Göttinger Studien zur Kulturanthropologie / Europäischen Ethnologie
Göttingen Studies in Cultural Anthropology / European Ethnology



Peter F. N. Hörz (Hg.)

Eisenbahn Spielen!

Populäre Aneignungen und Inszenierungen des Schienentransports in großen und kleinen Maßstäben

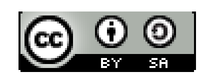


Universitätsverlag Göttingen



Peter F. N. Hörz (Hg.)

Eisenbahn Spielen!



erschienen als Band 3 in der Reihe
„Göttinger Studien zur Kulturanthropologie/Europäischen Ethnologie“
im Universitätsverlag Göttingen 2016

Peter F. N. Hörz (Hg.)

Eisenbahn Spielen!

Populäre Aneignungen und Inszenierungen des Schienentransports in großen und kleinen Maßstäben

Göttinger Studien zur Kulturanthropologie/Europäischen Ethnologie, Band 3



Universitätsverlag Göttingen
2016

Bibliographische Information der Deutschen Nationalbibliothek

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliographie; detaillierte bibliographische Daten sind im Internet über <http://dnb.dnb.de> abrufbar.

Anschrift des Herausgebers
Dr. Peter F. N. Hörz
Institut für Kulturanthropologie/Europäische Ethnologie
Georg-August-Universität Göttingen
Heinrich-Düker-Weg 14
37073 Göttingen
http://www.uni-goettingen.de/de/127644.html
E-Mail: phoerz@phil.uni-goettingen.de

Satz und Layout: Peter F. N. Hörz
Umschlaggestaltung: Jutta Pabst

http://univerlag.uni-goettingen.de
ISBN: 978-3-86395-214-3
ISSN: 2365-3191

Inhalt

Eisenbahn Spielen! Eine Einführung

Peter F. N. Hörz

Erinnerungen an die Eisenbahn

Besteigt man, so wie ich es zuletzt im Hochsommer 2015 und zuvor schon gelegentlich getan habe, am Vorplatz des Bahnhofs der Hansestadt Greifswald den Bus in Richtung Wolgast, so erreicht man nach etwa 20 Minuten Fahrt die 2.000-Einwohner-Gemeinde Seebad Lubmin. Dort hält der Bus an einer Haltestelle in der vor einigen Jahren neu gestalteten Ortsmitte, die markiert wird durch einen Supermarkt, einen weiten Platz und durch ein architektonisches Ensemble, in welches – was auch Laien erkennen können – ein Bahnhofsgebäude integriert ist: der Bahnhof Lubmin Seebad der schmalspurigen Kleinbahn Greifswald-Wolgast. Die Bahn als solche ist schon lange verschwunden; alles, was an ihr einigermaßen transportabel war, wurde zur Jahresmitte 1945 als Reparationsleistung von der Roten Armee in die Sowjetunion verfrachtet.

Damit wäre die Bahn eigentlich dafür prädestiniert, der Vergessenheit anheim zu fallen. Eigentlich! Denn die Bahn ist unvergessen, und sie ist, wiewohl von ihr fast nichts übrig geblieben ist, präsent. Präsent ist sie etwa in dem Bahnhofsgebäude von Lubmin, das bei der Neugestaltung der Ortsmitte vor einigen Jahren eben gerade nicht abgebrochen, sondern in die Gestaltung des Platzes einbezogen wurde, und zwar in einem durchaus prominenten räumlichen Kontext, denn um das alte Stationsgebäude herum gruppieren sich Touristeninformation, kommunale Bibliothek und ein Veranstaltungssaal. Doch damit nicht genug: Ganz so als verfügte ein Seebad über keine anderen Requisiten zu seiner Repräsentation, stehen auf dem Platz, der die Ortsmitte bildet, seit einiger Zeit zwei Waggons der Klein-

bahn auf einem etwa 15 Meter langen Gleisbett und erinnern, zusammen mit einer Text-Bildmontage, an ein ›Früher‹, das offenbar wesentlich von der Kleinbahn bestimmt wird.

Um diese beiden Waggons an diesem Ort aufstellen zu können, wurden in der gewiss nicht übermäßig mit finanziellen Mitteln gesegneten Gemeinde weder Kosten noch Mühen gescheut: Im Jahr 2010 in Russland wiederentdeckt, sind diese beiden Waggons – unter Aufbietung erheblicher Sponsorengelder der lokalen Wirtschaft – in annähernd schrottreifem Zustand zunächst nach Lubmin verbracht und dann dort aufgearbeitet worden. Zusammen mit dem sanierten Bahnhofsgebäude, mit Texten und Bildern lenken die Waggons den Blick auf eine Zeit, die in Lubmin als eine gute Zeit erinnert wird – auch deshalb, weil seinerzeit in touristischer Hinsicht mehr ›los‹ war und mehr Glanz herrschte als in späteren Epochen, einschließlich der gegenwärtigen.



Abbildung 1: Stationsgebäude Lubmin Seebad. Im Bild links ist der Eingang zu Bibliothek und Fremdenverkehrsamt zu erkennen. Foto: Peter Hörz, 2013.

Anlässlich der am Pfingstwochenende 2013 in ganz Mecklenburg-Vorpommern zelebrierten Aktion »Kunst Offen«,[1] wurden in dem an das alte Stationsgebäude angeschlossenen Veranstaltungssaal die Arbeiten lokaler Künstler gezeigt. Und siehe da: Auch hier findet sich die Kleinbahn wieder! Und zwar in Gestalt eines Gemäldes des ortsansässigen Invalidenrentners und Kreativ-Aktiven Jürgen Lätzsch.

[1] http://www.auf-nach-mv.de/kunstoffen/ (18.10.2015).

Begreift man dessen Arbeiten – vielfach besonders üppig geratene Frauengestalten – als Ausdruck dessen, womit sich der 1956 geborene Maler gerne auseinandersetzt, so hat auch die Kleinbahn einen festen Platz in seinem Herzen. Denn unter seinen Bildern befindet sich auch ein solches, welches das Lubminer Bahnhofsgebäude in seinem heutigen Zustand, jedoch ohne die Anbauten aus jüngster Zeit zeigt. Darüber hinaus wird der Mittelgrund des Gemäldes von einer Lokomotive und einem Waggon der Kleinbahn geprägt. Im Unterschied zum erhaltenen Bahnhofsgebäude sind diese allerdings – gleichsam als Vision, als das, was man sich noch dazu denken muss – in heller Farbe gehalten und nur schemenhaft ausgeführt.



Abbildung 2: Stationsgebäude Lubmin Seebad mit Lokalbahnzug, künstlerisch umgesetzt von Jürgen Lätzsch, ausgestellt im Rahmen der Aktion »Kunst Offen« zu Pfingsten 2013 in Lubmin. Foto: Peter Hörz, 2013.

Gleiswechsel: In seinem Büchlein »Meine Regionalstadtbahn – Visionen einer Fahrt von Nehren nach Reutlingen« unternimmt der Rentner Siegfried Riekeles, der früher einmal Chauffeur von Bundeskanzler Kiesinger gewesen ist, eine Fahrt in die Zukunft.[2] Dabei beschreibt er eine Fahrt über aktuell bestehende, in den 1970er Jahren stillgelegte und demontierte, zum Teil aber auch völlig neu zu bauende Bahnstrecken, die möglicherweise irgendwann in den nächsten zwanzig Jahren einmal Teil eines seit Jahrzehnten diskutierten regionalen Stadtbahnsystems zwischen Tübingen, Reutlingen und der Schwäbischen Alb werden könnten. Allzu konkrete Detailplanungen gibt es hierzu ebenso wenig wie die halbe Milliarde Euro, die dieses Projekt kosten soll.[3] Weil der zum Zeitpunkt der Veröffentlichung seines

[2] RIEKELES, Meine Regionalstadtbahn, 2011.

[3] Näheres zu diesem ehrgeizigen Projekt auf der Internetpräsenz des Vereins ProRegioStadtbahn e. V. http://proregiostadtbahn.de/ (18.10.2015). Auf der Internetpräsenz des Regionalverbands Neckar-

Buches 68-jährige Riekeles dies erkannt haben dürfte, gleichwohl aber nicht auf die Fahrt mit der Stadtbahn verzichten möchte, hat er kurzerhand seine Vision vom künftigen Fahren so niedergeschrieben, als könne man heute schon auf bestehenden, wieder aufgebauten und neu zu bauenden Trassen von seinem Wohnort in das Herz des regionalen Oberzentrums Reutlingen fahren, dort einkaufen, Kaffee trinken, Schwarzwälder Kirsch essen und anschließend wieder bequem nach Hause fahren.

In seinen Ausführungen bedient sich Riekeles der Erinnerungen an die 1976 stillgelegte Lokalbahn von Reutlingen nach Gönningen und an die 1974 eingestellte Reutlinger Straßenbahn, die zusammen mit technischem und betrieblichem Wissen über *light rail*-Systeme aus anderen Regionen Deutschlands an noch bestehende Bahnhofsgebäude und Infrastrukturen gebunden werden. Dementsprechend ziert das Buchcover auch eine bemerkenswerte künstlerische Verarbeitung der Reutlinger Straßenbahn durch den Tübinger Maler Joachim Lehrer, zeigt das Bild doch einen sehr realistisch gehaltenen Triebwagen der Reutlinger Tram, nebst Haltestelle und Oberleitungsinfrastruktur, der, von Schlingpflanzen überwuchert, in eine Wüstenlandschaft eingebettet ist und damit mehr vom Vergehen als vom Werden kündet. Im Inneren des Buches indessen halten sich Melancholie und Optimismus die Waage, denn die Bilder zeigen sowohl überwucherte Bahninfrastrukturen als auch liebevoll restaurierte Stationsgebäude und in Abbildungen aktueller Realitäten visionär einmontierte moderne Bahnfahrzeuge, welche Hoffnung auf eine Renaissance der Schiene machen sollen. Dabei macht der ehemalige Berufskraftfahrer kein Hehl daraus, dass er die Schiene gegenüber der Straße für überlegen hält – unter Sicherheitsgesichtspunkten ebenso wie unter ökologischen, sozialen und wirtschaftlichen Aspekten betrachtet. Dem in Tübingen erscheinenden *Schwäbischen Tagblatt* verdanken wir die Information, dass Riekeles seine Vorstellungen vom Bahnfahren auch im Maßstab 1:87 umsetzt und überdies ein »Eisenbahn-Landwirt« ist, weil er ein im Eigentum der ›Deutschen Bahn AG‹ befindliches Gartengrundstück gepachtet hat.[4]

Mit dem Schienenverkehr in und um Reutlingen setzt sich aber nicht nur der ehemalige Chauffeur auseinander, denn im Sommer 2012 lässt eine Gruppe von lokalen Akteuren – Reutlinger Geschäftsleute und ein Verein für Brauchtumspflege im benachbarten Pfullingen – einen historischen Waggon der Reutlinger Straßenbahn in der Fußgängerzone aufstellen, richtet in dessen Innerem ein Café ein und veranstaltet in dem Museumsstück im Verlauf mehrerer Wochen wiederholt ein

Alb steht eine so genannte »Machbarkeitsstudie« zu diesem Vorhaben zur Verfügung unter http://rvna.de/site/Regionalverband+Neckar+Alb/get/documents/rv-neckaralb/RVNA_Dateien/Materialien/RSB_Studie/01-rsb_machbarkeitsstudie_kurzfass.pdf (18.10.2015).

[4] Schwäbisches Tagblatt, 11.09.2011, online unter http://www.tagblatt.de/Home/nachrichten/kreis-tuebingen/nehren_artikel,-Siegfried-Riekeles-hat-seine-Utopie-vom-Fahren-beschrieben_arid,145135.html (18.10.2015).

auf die vor knapp vier Jahrzehnten stillgelegte Straßenbahn bezogenes Erzählcafé.[5] Die lokale Presse weiß hierüber zu berichten:

> »Es war ein Schwelgen in Erinnerungen, das der Straßenbahnwagen 40 während der vergangenen vier Wochen hervorgerufen hat. Denn mit dem Fahrzeug in Holzbauweise wurde nicht nur ein schmerzlich vermisster Teil Reutlinger Geschichte wieder wach, die Innenstadtbesucher nutzten den Wagen auch gern als Ruheplätzchen, um bei einem Tässchen Kaffee und dem passenden Stückle Kuchen dazu zu plaudern.«[6]

Weiter lässt die Presse wissen, dass der Waggon schon unmittelbar nach seinem Abtransport vermisst werde, dass die in einem Besucherbuch festgehaltene Resonanz der Reutlingerinnen und Reutlinger überaus positiv ausgefallen sei, und dass nicht nur ältere Personen in Erinnerungen geschwelgt, sondern auch viele junge Menschen Interesse an der historischen Straßenbahn gezeigt hätten.[7]



Abbildung 3: In der Reutlinger Fußgängerzone aufgestellt für einige Wochen als Erinnerungsobjekt, Attraktion, Erzählcafé: Wagen 40 der Reutlinger Straßenbahn schwebt ein. Foto: Markus Niethammer, 2012, mit freundlicher Genehmigung.

Wir wechseln das Gleis: Im sachsen-anhaltinischen Ostharz erstreckt sich das mit rund 140 Kilometer Streckenlänge größte Schmalspur-Eisenbahnnetz Deutsch-

---

[5] Reutlinger Generalanzeiger, 14.07.2012, online unter http://www.gea.de/region+reutlingen/reutlingen/warum+die+strassenbahn++funkenchaise+hiess.2670001.htm (18.10.2015).

[6] ZAWADIL, Er wird uns fehlen, 2012.

[7] Ebd.

lands. Der älteste Streckenabschnitt im romantischen Tal der Selke ist bald 130 Jahre alt. Infrastrukturen, Betriebsanlagen und Rollmaterial sind im Laufe von eineinviertel Jahrhunderten errichtet beziehungsweise beschafft worden. Das gesamte Netz stand bereits gemäß DDR-Denkmalgesetz unter Schutz, wie und warum dies geschah und welchen Einfluss eisenbahnenthusiastische oppositionelle Kräfte in der DDR dabei nahmen, dazu haben Marcus Richter und ich im Sommer 2010 Recherchen in Beständen des Berliner Bundesarchivs angestellt.[8] Heute schützt die Harzer Schmalspurbahnen das sachsen-anhaltinische Denkmalgesetz. Und mehr noch: Weil es ein öffentliches Interesse am Weiterbestand der Harz-Bahnen gibt, weil in weiten Teilen des Ostharzes der Tourismus nicht unwesentlich von der Bahn abhängt – und zwar nicht abhängt von der Bahn als Verkehrsmittel für den Alltag, sondern als alltägliches Nostalgieverkehrsmittel – findet hier in einer Art flächenhaftem *living museum* ein mit öffentlichen Mitteln geförderter Bahnbetrieb statt, der zumindest in weiten Teilen so tut, als wäre die Zeit vor 40 Jahren stehen geblieben.[9]

Eine Dreiviertelmillion Menschen jährlich nutzt diese Bahn dort, wo sie als Monopol-Carrier auf den 1.140 Meter hohen Brocken operiert, eine gute Viertelmillion Reisende entfällt auf das restliche Netz, darunter Eisenbahntouristen aus ganz Europa, den USA, Australien und Japan. Die Lokpersonale der Bahn agieren dabei – deshalb die Bezugnahme auf die Idee des *living museum* – wie die Akteure einer historischen Inszenierung, in der Ungleichzeitiges aus der Technik- und Verkehrsgeschichte für ein zahlendes Publikum zur Aufführung gelangt. Und wie die ›Projektgruppe 99‹ im Rahmen einer vor allem auf Führerständen durchgeführten Studie im Februar 2013 gelernt hat,[10] sind zumindest die Lokpersonale weniger wegen der Verhältnisse auf dem Arbeitsmarkt in Sachsen-Anhalt, als vielmehr aus Begeisterung an dieser ungleichzeitigen Inszenierung beteiligt.[11]

---

[8] HÖRZ/RICHTER, Denkmale, 2014.

[9] Dies betrifft vor allem die Dampftraktion und das historische Wagenmaterial, das hier zum Einsatz kommt. Dass die Züge freilich heute mit moderner Technik gesteuert werden und hinter der historischen Fassade viel zeitgemäße Technik steht, stößt manchen authentizitätsfixierten Eisenbahnnostalgikern auf, veranlasst mich aber durchaus nicht zur Kritik. Zu den ostdeutschen Schmalspurbahnen als *living museuems* siehe HÖRZ/RICHTER, Daily Steam, 2011.

[10] Die aus Neele Behler, Margaux Erdmann, Marcus Richter und mir bestehende Gruppe formierte sich Anfang 2013 und fragte nach dem Berufsbild des Dampflokführers/Dampflokheizers im aktuellen Zeitkontext. Die Forschungen wurden bei den Harzer Schmalspurbahnen durchgeführt, die der Gruppe dankenswerterweise Zugang zu Betriebsanlagen und Führerstandmitfahrten über mehrere Tage hinweg gewährten. Der Name der Gruppe korrespondiert mit der bei der Deutschen Reichsbahn üblichen Baureihenbezeichnung ›99‹ für Schmalspurdampflokomotiven.

[11] HÖRZ/RICHTER/ERDMANN/BEHLER, Männer auf der Dampflokomotive, 2013.



Abbildung 4: Flächenhaftes *living museum*: Zum Gaudium zahlloser Eisenbahnfreunde aus aller Welt kommt es an der nördlichen Ausfahrt des Bahnhofs Eisfelder Talmühle der ›Harzer Schmalspurbahnen‹ regelmäßig zur Doppelausfahrt zweier mit Dampfloks bespannter Züge, so dass dieser Streckenabschnitt häufig von Fotografen gesäumt ist. Am 3. Oktober 2013 indessen hat der Fotograf freie Sicht auf 99 5906 und 99 7245, die ihre Züge in Richtung Quedlinburg beziehungsweise Drei Annen Hohne führen. Foto: Peter Hörz, 2013.

Von Schmalspur zu noch schmälerer Spur: Im Arbeitszimmer seines Reihenhauses hat Herr M., ein frustrierter ehemaliger grüner Kommunalpolitiker aus einer ›tiefschwarzen‹ südwestdeutschen Kleinstadt, seine Modelleisenbahn dauerhaft aufgebaut.[12] Die Landschaft ist ländlich bis kleinstädtisch gehalten und reflektiert in ihrer Struktur die nähere Umgebung des Wohnortes von Herrn M. Die von unterschiedlichen Modellbahnzubehör-Herstellern gelieferten und von Herrn M. teilweise modifizierten eisenbahnnahen Hochbauten – Stellwerk, Bahnhofsgebäude, Bahnwärterhäuschen – sind allesamt in dem um die vorvergangene Jahrhundertwende beim Bahnbau typischen ›Heimatstil‹ gehalten. Die sonstigen Häuschen – Wohngebäude, Scheunen, Stallungen – haben eine gewisse Fachwerklastigkeit und vermitteln den Eindruck, dass ihre Vorbilder allesamt mindestens 100 Jahre alt sind. Autos gibt es auf der Anlage, aus gutem ideologischen Grunde, keine. Dafür gibt es natürlich Züge, vor allem so genannte *Regio Shuttles*, in den Außendesigns unterschiedlicher Eisenbahnverkehrs-Unternehmen. Diese *Shuttles* sind in den

[12] Näheres zu Herrn M. und seiner Modellwelt im Beitrag von Peter Hörz und Susanne Klenke in diesem Band.

1990er Jahren entwickelt worden und verkörpern für Herrn M. eine gute, eine »gesunde« Modernität, weil sie eine ökologisch korrekte Mobilität ermöglichen. Weil aber die politischen Mehrheiten zu lange falsche verkehrspolitische Prioritäten gesetzt hätten, und weil natürlich auch die ›grün‹ geführte baden-württembergische Landesregierung über keinen Goldesel verfügt, verkehren die *Shuttles* zwar in M.s Arbeitszimmer, nicht aber auf der in den frühen 1980er Jahren aufgelassenen Regionalbahn vor seiner Haustür. Mit einem Lächeln im Gesicht verweist Herr M. darauf, dass er auf seiner Modellbahnanlage die Welt des Verkehrs schon mal in Ordnung gebracht habe. Und da Herrn M.s fünfzehn und siebzehn Jahre alte Söhne, zu seinem Bedauern, nicht für die ›Grüne Jugend‹, wohl aber für den gelegentlichen Umgang mit den *Regio Shuttles* zu gewinnen seien, wird die Modellbahn am Ende zu einem Ort, an dem nicht nur eine schöne neue Welt nach grünem Grundsatzprogramm errichtet, sondern auch ein harmonisches Beisammensein von Vater und Söhnen möglich wird. Dabei hätte ich vor lauter *Regio Shuttles* beinahe übersehen, dass es bei M. auch das Modell einer Dampflok gibt. Aber auch das stellt, ökologisch gesehen, überhaupt kein Problem dar, denn diese – so vernehme ich – zieht in der Miniaturwelt nur gelegentliche Sonderzüge für nostalgiebegeisterte Wochenendausflügler...

Wir fahren weiter auf besonders schmaler Spur: Im ›Norsk Jernbanemuseum‹ im norwegischen Hamar,[13] das nicht nur darauf verweisen kann, eines der ältesten Eisenbahnmuseen überhaupt zu sein, sondern auch hinsichtlich seiner Sammlung und der didaktischen Aufbereitung der Schauobjekte mehr als bemerkenswert erscheint, befinden sich neben zahlreichen ›authentischen‹ Objekten – Lokomotiven, Waggons, Bahnhofsuhren, eine komplett translozierte kleine Bahnstation im Freigelände – auch einige Modellanlagen oder, präzise formuliert, ›Dioramen‹. Diese Dioramen, die bestimmte Ausschnitte des Bahnbetriebs thematisieren, zeigen Personen- und Güterverkehr, sommerliche und winterliche Betriebsverhältnisse, in Gebirge eingepasste Eisenbahnstrecken und solche in eher flachen Regionen. Zugleich werden unterschiedliche historische Zeitabschnitte thematisiert: Moderne Züge und Eisenbahninfrastrukturen repräsentieren die eisenbahntechnische und eisenbahnbetriebliche Gegenwart, historisches Rollmaterial und entsprechend ›alte‹ Infrastrukturen führen den die Dioramen betrachtenden Menschen vor Augen, wie sich der Eisenbahnbetrieb vor 80 oder 100 Jahren dargestellt hat.

Alle diese Dioramen sind ›statisch‹, will heißen: Nichts bewegt sich. Damit bilden die Dioramen einen Kontrast zu all den vertrauten Bildern von Modelleisenbahnanlagen, auf welchen selbst das Kirmeskarussell in Bewegung gehalten wird, um die Besucherinnen und Besucher Staunen zu machen. Genau dieser Effekt ist in diesem Fall gewollt. Denn es geht hier – anders als bei zahlreichen gewerblichen Modelleisenbahn-Schauanlagen und auch anders als bei Herrn M. – nicht darum, das Museumspublikum zu erfreuen, sondern darum, Wissen über die Funktions-

[13] Meine Beobachtungen beziehen sich auf einen Besuch des Museums im Juli 2007. Das Museum ist im Internet präsent unter http://www.norsk-jernbanemuseum.no/ (18.10.2015).

weise und historische Genese von Eisenbahntechnik zu vermitteln. Und dabei stören allzu viele mechanische oder elektronische Effekte. Dass sich aber das Museum, dessen Gesamtzustand gerade nicht als ›altbacken‹ bezeichnet werden kann, überhaupt der Modelleisenbahn bedient, um Wissen zu vermitteln, hat mich überrascht, denn über Jahrzehnte hinweg galten Modelle oder gar Modellanlagen als Medien der Wissensvermittlung im Kontext technischer Museen als überholt. Im ›Norsk Jernbanemuseum‹ indessen greift man durchaus gerne auf solche Modellanlagen zurück und widmet – wie die Dioramen eindrucksvoll belegen – auch der landschaftlichen Einbettung der Eisenbahnszenen große Aufmerksamkeit. Verstehen lässt sich das einerseits als ein Verweis auf die Einbettung der Eisenbahn in Landschaften, die als ›typisch‹ norwegisch empfunden werden. Andererseits kann das auch als eine tragfähige Strategie begriffen werden, nicht nur die Eisenbahntechnik selbst, sondern auch deren soziale und kulturelle Kontexte zu thematisieren und somit Gesamtzusammenhänge nachvollziehbar zu machen. Gesamtzusammenhänge, die sich auch beim besten Willen mit Hilfe von Objekten im Maßstab 1:1 nicht nachvollziehbar vermitteln lassen, weil hierfür auch das größte Museum nicht den erforderlichen Raum zur Verfügung stellen kann. Im Modell wird demnach verdichtet, was sich im Maßstab 1:1 über Hunderte von Metern (Bahnhof, Bahnbetriebsanlagen) oder über viele Kilometer hinweg (Strecke) erstreckt. Zugleich wird der Wahrnehmung der betrachtenden Person ein großer räumlicher Zusammenhang, der stets auch ein Zusammenhang ist, in welchem sich Ökonomie, Gesellschaft und Kultur abbilden, zugänglich gemacht. Wie man hört, widmen sich Eisenbahnmuseen aktuell wieder verstärkt dem Modell als didaktischem Mittel...[14]

Zurück aufs Normalspurgleis oder was von ihm noch übrig ist: Der 73-jährige Bruno, wohnhaft in Berlin, Zahnarzt im Ruhestand, steht öfters früh auf. Deshalb startet unsere ›Wanderung‹ auch ziemlich zeitig; schon vor sieben Uhr morgens sitzen wir im Regionalexpress von Berlin nach Stralsund.[15] Unser Reiseziel ist aber nicht der Endbahnhof, sondern Ducherow, ein kleiner Ort im östlichen Vorpommern. Wirft man einen industriearchäologischen Blick auf das Umfeld des Bahnhofs, so fällt auf, dass dieser früher einmal erheblich größer gewesen sein muss als heute und somit eine erheblich größere Bedeutung gehabt haben dürfte, als dies der gleichnamige kleine Ort vermuten lässt. Dies liegt daran, dass der Bahnhof Ducherow ›früher‹ ein Knotenpunkt der Strecken Berlin–Stralsund und Berlin–Swinemünde/Heringsdorf gewesen ist. Dieses ›Früher‹ endete im Jahre 1945 als Swinemünde, aufgrund des Potsdamer Abkommens, zum polnischen Świnoujście und die Strecke infolge der neuen Grenzziehung stillgelegt wurde. Bis dahin aber war die Bahn von Berlin nach Swinemünde und Heringsdorf eine Hauptbahn, auf der im Sommer Schnell- und Eilzüge von Berlin und Breslau verkehrten, welche die Urlauber nach den Seebädern der Ostseeinsel brachten. Eine elegante Strecke also!

[14] Siehe hierzu auch den Beitrag von Elisabeth Müller in diesem Band.

[15] Die ›Forschungswanderung‹ fand am 10.05.2013 statt.

Eine Strecke, von der heute nicht viel mehr übrig ist, als die teils überwucherte, teils als Feldweg oder Straße ausgebaute Bahntrasse, einige Hochbauten und das mittlere Segment der Kaminer Hubbrücke, über welche die Bahn den Peenestrom überquerte.

Auf dieser Trasse geht Bruno mit mir wandern, wobei wir uns zur Überquerung des Peenestroms einer Fähre bedienen. Warum Bruno hier wandern geht? Nun, Bruno ist ein ›Bahnlatscher‹ und damit Teil einer informellen Community von Männern – dass es Frauen gibt, die dies tun, wird nicht nur von Bruno, sondern auch von anderen ›Latschern‹ verneint –, welche auf ehemaligen Eisenbahnstrecken ›latschen‹, wobei mehr als die körperliche Bewegung als solche die Bewegung auf einer früheren Eisenbahntrasse zentral ist. Während des Wanderns wird dabei im Sinne einer Archäologie der Eisenbahngeschichte nicht nur alles registriert, beäugt und gegebenenfalls fotografiert, was an Relikten der Eisenbahn noch vorhanden ist, sondern auch alles imaginiert, was in Bezug auf die gewesene Eisenbahn oder auf ihre denkbare Wiederkehr imaginabel ist: also alles zwischen ›ich fahre im Jahr 1926 mit dem Eilzug in die Ferien‹ und ›aus verkehrs- und energiepolitischen Gründen wird die Strecke nach modernen Normen wieder aufgebaut und mit zeitgemäßen Betriebsmitteln befahren‹. Was also geschieht, ist eine Art des Erinnerns an einem als authentisch imaginierten Ort, wozu die Erinnerung nicht notwendigerweise auf die Vergangenheit alleine bezogen sein muss, sondern auch auf eine alternative Gegenwart oder einen Entwurf des Zukünftigen gerichtet sein kann. Mehr noch: Bei Bruno – wie auch bei einigen anderen ›Bahnlatschern‹ wird auch der Körper zum aktiven Teil einer auf die Eisenbahn bezogenen Erinnerungspflege: etwa dann, wenn er die Luft aus seinen Lungen derart durch die zugespitzten Lippen bläst, dass der Auspuffschlag einer Dampflokomotive imitiert wird, oder wenn er – in einem Moment der Selbstvergessenheit – mit den Armen rhythmische Bewegungen ausführt, welche das Spiel der Treibstangen einer preußischen ›P8‹ nachempfinden.[16] Endstation!

Alles (nur) gespielt!

Ein kleines Ostseebad, das sich an repräsentativem Ort seiner Eisenbahngeschichte erinnert und ein Maler aus dieser Gemeinde, der die Bimmelbahn in Lubmin als Motiv aufgreift. Ein Rentner, der Visionen von der Renaissance des Schienenverkehrs in seiner Region niederschreibt und eine baden-württembergische Großstadt, die einen Waggon ihrer längst stillgelegten Straßenbahn in der Fußgängerzone aufstellen lässt und dort zum Erzählen von Tramway-Erinnerungen einlädt. Ein 140 Kilometer langes Netzwerk von Schmalspurstrecken, fast ausschließlich befahren mit historischen Zügen. Ein Modelleisenbahner, der seine

[16] Siehe hierzu HÖRZ, Vorsignal, 2015; DERS., Processions Towards Railway History – on Rusty Tracks, 2015.

verkehrspolitische Programmatik auf einer Pressspanplatte verwirklicht. Und nicht zuletzt ein älterer Herr, der im Wandern zur Lokomotive wird.

Einige Skizzen zu Handlungsabläufen, Lebens- und Gedankenwelten, deren Gemeinsamkeit zunächst darin besteht, dass sie an Schienen gebunden sind. Schienen, die im Abstand von 1.435 Millimetern (wie in Riekeles Fantasie und bei Brunos Wanderung), im Abstand von 1.000 Millimetern (wie im Harz und bei der Reutlinger Straßenbahn), von 750 Millimetern (wie an der Ostseeküste) oder von 16,5 Millimetern (wie im Arbeitszimmer von Herrn M. und im ›Norsk Jernbanemuseum‹) auf Schwellen verlegt sind (oder waren) und somit jenes Gleis bilde(te)n, das die Voraussetzung für die zweite Gemeinsamkeit der oben beschriebenen Skizzen darstellt: das Spiel mit der Eisenbahn. Oder etwas weiter formuliert: das Eisenbahn Spielen. Denn die nicht konkret identifizierten Akteure in Lubmin, welche die Kleinbahn-Waggons aus Russland zurückgeholt und saniert haben, der Maler Jürgen Lätzsch, der in seinem Bild die Bimmelbahn gleichsam als Lichtgestalt vor das historische Bahnhofsgebäude gestellt hat, der frühere Chef-Chauffeur des Kanzleramtes, der über die Regionalstadtbahn Neckar-Alb fantasiert, der frustrierte grüne Herr M., die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Harzer Schmalspurbahnen, die Museumsleute aus Hamar und nicht zuletzt Bruno, der ›Bahnlatscher‹ – sie alle spielen Eisenbahn. Dass sie sich dabei unterschiedlicher Requisiten bedienen, spielt hier zunächst keine große Rolle, weil die Requisiten vor allem als Bedeutungsspeicher für das dienen, was im Kopfe vorgeht.

Indem also die lokalen Akteure von Lubmin Eisenbahnwaggons restaurieren, sich anhand von Archivalien und Bildern mit den historischen Kontexten, in welchen diese Waggons gestanden sind, auseinandersetzen, und diese – repräsentativ – in der Ortsmitte positionieren, spielen sie Eisenbahn, weil sie Erinnerungen an Objekte und Bilder heften und in Gedanken durchspielen, ›wie es war‹. Wenn Jürgen Lätzsch den Bahnhof von Lubmin malt und in seinem Bildarrangement vor dem Bahnhof einen Zug positioniert, den er selbst nur von Bildern und Erzählungen kennt, dann spielt er Eisenbahn, weil er sich im Hier, Heute und Jetzt mit einer Überlieferung auseinandersetzt und im Kopf durchspielt, ›wie es gewesen ist‹. Sehr ähnlich verhält es sich mit Siegfried Riekeles, der zwar nicht malt, der aber eine im Spannungsfeld zwischen Abschied und Aufbruch positionierte Text-Bild-Collage produziert hat, in der er sich und dem Leser vorstellt, wie es wäre, oder besser, wie es ist, wenn man dort fährt, wo man seit Jahrzehnten nicht mehr fahren kann oder wo man überhaupt noch nie fahren konnte. Nicht viel anders verhält es sich bei Bruno, der zwar nicht schreibt, aber – indem er fantasiert – doch auch Texte für sich selbst produziert. Wenn die Macher des norwegischen Eisenbahnmuseums Dioramen gestalten, um dem Publikum Aspekte des historischen und gegenwärtigen Eisenbahnbetriebs näher zu bringen versuchen, dann spielen sie mit der verkleinerten Abbildung der Eisenbahn in gegenwärtigen oder vergangenen Aggregatszuständen. Und Herr M. stellt sich selbst und jenen, welchen er den Zutritt zu seinem Arbeitszimmer gestattet, mit Hilfe seiner bunten *Regio Shuttles* etwas vor, was es so in einer anderen Realität nicht oder noch nicht gibt, nämlich im Halb-

stundentakt verkehrende Regionalzüge auf der stillgelegten Strecke hinter seinem Haus. Damit spielt auch er Eisenbahn, und auch die Menschen im Erzählcafé im Waggon der Reutlinger Straßenbahn tun nichts anderes, als sich spielerisch mit etwas auseinanderzusetzen, was aktuell nicht ist, aber früher einmal war und – in dem von ihnen gemeinten besten aller Fälle – vielleicht einmal wiederkommen wird. Auch die Männer und Frauen, die bei den Harzer Schmalspurbahnen den Betrieb führen, tun dies, weil sie mit ganz bestimmten – zugegebenermaßen ziemlich großen – Requisiten im Kontext ganz bestimmter Settings, einen ungleichzeitigen Eisenbahnbetrieb aufrecht erhalten und damit etwas tun, was einer Theateraufführung gleich kommt. Natürlich gilt bei den Harzer Schmalspurbahnen die Eisenbahnbetriebsordnung, natürlich ist jeder Heizer und jeder Lokführer ein ausgebildeter und geprüfter Kesselwärter, denn sonst wäre weder die Sicherheit der Spieler noch die der mitspielenden Zuschauer gewährleistet; insofern hat dieses Spiel differenziertere Regelwerke als jenes in den anderen skizzierten Beispielen. Ein Spiel indessen ist der Betrieb einer Dampfeisenbahn am Anfang des 21. Jahrhunderts allemal, vor allem, wenn man in Rechnung stellt, dass die Dampfloktechnik seit den 1950er Jahren nicht mehr weiterentwickelt worden ist.

Auf verschiedenen Ebenen und mit unterschiedlichen Mitteln wird in den skizzierten Beispielen Eisenbahn (oder Straßenbahn) gespielt. Das mag der einen oder dem anderen verschroben oder vielleicht auch ein wenig ent-, wenn nicht sogar verrückt erscheinen. Dass es sich aber beim Spiel an und mit der Bahn nicht ausschließlich um ein Phänomen handelt, das von kleinen Minderheiten merkwürdiger Männer und einiger Frauen getragen wird, zeigt der Erfolg zahlreicher kommerzieller Spielangebote auf diesem Feld. Deshalb lautet meine These: In der Spätmoderne ist das Eisenbahnspiel in der Mitte der Gesellschaft angekommen, wobei sicherlich zu fragen ist, ob die- oder derjenige, die oder der zweimal im Jahr einen Nostalgiezug besteigt, bereits Mitspielerin oder Mitspieler ist.[17] Wertet man das Angebot an Museumsbahnen als einen Indikator für das Interesse am Eisenbahn Spielen, so ist dieses Interesse ein überaus beeindruckendes, denn die Internetseite »eisenbahnnostalgie.de« kennt 2013 immerhin 265 solcher Bahnen in Deutschland.[18] Die Internetpräsenz der »Dampfbahnroute Sachsen« indessen promotet 68 Stationen für Eisenbahnliebhaber,[19] und wiewohl Ministerpräsident Stanislaw Tillich – anders als sein Vorvorgänger Kurt Biedenkopf – bislang nicht als Eisenbahnspieler in Erscheinung getreten ist, präsentiert ersterer als Schirmherr der Route die sächsischen Spielangebote, darunter vier Dampf-Schmalspurbahnen mit täglichem Verkehr, als Alleinstellungsmerkmal des Freistaates.[20] Und mögen auch die wirtschaftlichen Schwierigkeiten, die das württembergische Traditionsunternehmen ›Märklin‹ in den letzten Jahren erfahren hat, signalisieren, dass die Mo-

[17] Siehe hierzu auch den Beitrag von Manfred Seifert in diesem Band.
[18] http://www.eisenbahnnostalgie.de (10.06.2013, aktuell nicht verfügbar).
[19] http://www.dampfbahn-route.de/ (18.10.2015).
[20] Ebd.

delleisenbahn ihre über Jahrzehnte hinweg unangefochtene Spitzenposition auf der Liste der populärsten Jungen-Spielzeuge eingebüßt hat, so verweisen die kommerziellen Erfolge von Modelleisenbahn-Schauanlagen und von Spiel-Eisenbahnen im Maßstab 1:1 darauf, dass die Begeisterung für die Eisenbahn von breiten Bevölkerungsgruppen geteilt wird, wenngleich sicherlich nicht alle so sehr begeistert sind, wie die Akteure in den eingangs geschilderten Skizzen.

Wo fotografiert werde, so hat es Susan Sontag einmal gesagt, sei es schön.[21] Insofern diese These richtig ist, muss es auf jeden Fall überall dort, wo nostalgische Schienenverkehrsmittel auftauchen, tatsächlich schön sein. Wunderschön sogar, denn das Eisenbahnspiel wird allerorten von Hunderttausenden Menschen dokumentiert – fotografisch und videografisch. Natürlich ganz besonders von Eisenbahnenthusiasten, welche die Züge häufig mit dem Automobil verfolgen, um sie mehrmals an unterschiedlichen Orten festhalten zu können, aber auch von den zahlreichen ›Trittbrettfahrern‹, die nur ab und zu am Spiel mit der historischen Eisen- oder Straßenbahn teilnehmen – die Videoplattform *youtube* belegt dies auf eindrucksvolle Weise, finden sich dort doch praktisch zu jeder historischen oder gegenwärtigen Eisen-, Straßen-, Stadt- oder U-Bahn mehr oder minder gelungene Aufnahmen. Dass (vor allem alte) Schienenverkehrsmittel offenbar ›schön‹ sind, zeigt aber auch deren bewusste Integration in räumliche Kontexte, die der erlebnistouristischen Aufwertung bedürfen, denn die Integration der historischen Straßenbahn in die Fußgängerzone von Istanbul wie auch die Einpassung der »F-Line« in die Market Street in San Francisco sind nicht einfach irgendwie zustande gekommene Vorkommnisse, sondern – auch wenn im Falle von San Francisco vor allem bürgerschaftliches Engagement hinter der Auferstehung der *street cars* steht – im Sinne einer Politik der Stadtgestaltung gewollt, dienen der Entwicklung urbaner Räume in Richtung städtischem Freizeitpark,[22] sollen die Erlebnisqualität erhöhen und städtische Räume (wieder) zu beleben helfen. Gleiches gilt nicht minder für ländliche Gebiete mit zu entwickelndem touristischem Potenzial, denn auch dort erhofft man sich einen Mehrwert im Blick auf den Tourismus, weil das historische Schienenverkehrsmittel die Massen – im doppelten Wortsinn – mobilisiert. »Man müsste die Kleinbahn [von Greifswald nach Wolgast] wieder aufbauen«, sagt ein Denkmalpflege-Student, der im Rahmen einer *summer school* auf Schloss Ludwigsburg (Kreis Ostvorpommern) werkelt und sich darüber Gedanken macht, auf welche Weise das aktuell sehr desolate Schloss in touristischer Hinsicht aufgewertet werden könnte, »dann würden die Leute schon kommen«.[23] Offenbar ist es schon eine gewisse Selbstverständlichkeit, dass Kleinbahnen Vehikel touristischer Entwicklung sind.

[21] SONTAG, Fotografie, 1978, S. 81.

[22] KÖSTLIN, Innenstadt als Freizeitpark, 1994.

[23] Die Kleinbahn Greifswald–Seebad Lubmin–Wolgagst führte unweit des Schlosses, das bislang als Touristenziel eine geringe Rolle spielt, vorbei. Gespräch vom 05.08.2015.

Dabei sind wir doch eigentlich ein ›Autoland‹, ist die Gesellschaft, in der wir leben, eine automobile Gesellschaft. Die Statistiken zum Modal Split der Verkehrsträger in Deutschland weisen 2010 für die Bahn im Personenverkehr gerade noch einen Anteil von 7,4 Prozent aus, dem ein Wert von 80,2 Prozent für den motorisierten Individualverkehr gegenübersteht.[24] Und diese Tendenz in Richtung ›Straße‹ ist nicht auf Deutschland und Europa beschränkt, sondern eine globale Tendenz, auch wenn es weltweit vielerorts Bemühungen gibt, ihr durch den Bau neuer Hochgeschwindigkeitsstrecken, Straßen- und Stadtbahnen zumindest ein Stück weit entgegenzuwirken. Wenn aber der letzte fahrplanmäßige Zug abgefahren ist, dann ist die Zeit des ersten Nostalgiezuges gekommen, wenn die Streckenstilllegung da ist, schlägt die Stunde der Museumsbahn oder des ›Bahnlatschers‹. Und wenn die Eisenbahnreise im alltäglichen Alltag selten wird, bekommt diese eine neue Wertigkeit, als Nostalgie-Reiseerlebnis, als Bildmotiv, als literarische Fiktion, als Fantasie – als Spiel. Dies gilt nicht nur für Deutschland oder Europa, sondern inzwischen global, denn der Betrieb von Eisen- oder Straßenbahnen als nostalgisches Spiel in unzähligen Ausformungen, ist längst weltweit verbreitet – in den rumänischen Karpathen[25] in Colorado,[26] in San Francisco,[27] in Istanbul[28] oder auch in der nordindischen Provinz Darjeeling, wo ein seit 1999 als *world heritage site* geadeltes 610-Millimeter-Schmalspurbähnchen von New Jalpaiguri nach der Stadt Darjeeling verkehrt.[29] Dass diese Bahn im Volksmund als *toy train* bezeichnet wird, liegt primär an der augenscheinlichen Ähnlichkeit dieser Bahn mit einer Modelleisenbahn – eine Ähnlichkeit, die darin besteht, dass die Lokomotiven winzig, die Waggons klein, die Spurweite äußerst gering und die Kurvenradien eng sind. Dabei verweist gerade die Bezeichnung *toy train* darauf, dass die große und die kleine Eisenbahn nicht voneinander zu trennen sind, dass immer wieder Verbindungslinien zwischen der ›richtigen‹ Eisenbahn und ihren miniaturisierten Abbildern gezogen werden. Zugleich wird damit aber auch deutlich, dass die Liebe der Eisen-

---

[24] UMWELTBUNDESAMT, Daten zum Verkehr, 2012, S. 20.

[25] Die von einer Stiftung massiv geförderte letzte erhaltene ›Waldbahn‹ Rumäniens, ›Mocăniţa‹, die auch als »Wassertalbahn« bekannt ist, verkehrt ab Vişeu de Sus. Siehe hierzu SCHNEEBERGER, Die Wassertalbahn, 2006. Informationen hierzu auch auf der Internetpräsenz der Stiftung unter http://www.wassertalbahn.com/index.php (18.10.2015).

[26] Siehe hierzu die Internetpräsenzen der kommerziell ausgerichteten ›Durango & Silverton Narrow Gauge Railway‹ und der im Besitz der Bundesstaaten Colorado und New Mexico befindlichen ›Cumbres & Toltec Scienic Railroad‹ http://www.durangotrain.com/ (18.10.2015) sowie http://cum bresto ltec.com/ (18.10.2015).

[27] Dies gilt einerseits für die *cable cars*, die – in den 1960er Jahren zur Stilllegung vorgesehen – nach massiven Bürgerprotesten saniert und als Touristenattraktion Teil des Alltags der Stadt sind, andererseits für die in der Market Street verkehrende »F-Line«, die als nonprofit-Unternehmen betrieben wird und zugleich als ›normales‹ öffentliches Verkehrsmittel *und* als Attraktion im Kontext des urbanen Erlebniskonsums funktioniert.

[28] Die schmalspurige Straßenbahn verkehrt in der Flanier- und Einkaufsmeile İstiklal Caddesi im Stadtteil Taksim.

[29] Siehe zu dieser Bahn MARTIN, The Iron Sherpa, 2006; DERS., The Iron Sherpa, 2010. Informationen zu dieser Bahn vermittelt darüber hinaus auch ein international operierender Förderverein im Internet unter http://dhrs.org/page3.html (18.10.2015).

bahnnostalgiker in besonderem Maße jenen Eisenbahnen gilt, deren Dimensionen leicht fassbar sind und die eher niedlich als furchterregend erscheinen. Bedenkt man, dass eine Güterzuglokomotive der deutschen Baureihe ›50‹ fast 30 Meter lang und ein Treibrad einer Schnellzuglokomotive der Baureihe ›01‹ zwei Meter Durchmesser hat, so wird offensichtlich, weshalb sich auch in Bezug auf die Eisenbahntechnik das sagen lässt, was Claude Lévi-Strauss im Zusammenhang mit der Kunst schreibt:

> »… in der Verkleinerung erscheint die Totalität des Objekts weniger furchterregend; aufgrund der Tatsache, daß sie quantitativ vermindert ist, erscheint sie uns qualitativ vereinfacht. Genauer gesagt, diese quantitative Umsetzung steigert und vervielfältigt unsere Macht über das Abbild des Gegenstands; durch das Abbild kann die Sache erfaßt, in der Hand gewogen, mit einem einzigen Blick festgehalten werden. […] Im Gegensatz zu dem, was sich ereignet, wenn wir eine Sache oder ein Wesen in seiner wirklichen Größe zu erkennen suchen, *geht im verkleinerten Modell die Erkenntnis des Ganzen der der Teile voraus.*«[30]

Die Attraktion der Verkleinerung – und auch die Eisenbahnvariante ›Schmalspurbahn‹ lässt sich als eine solche Verkleinerung begreifen – ergibt sich somit aus ihrer Erfassbarkeit und daraus, dass man sich ihr – auch als Laie mit geringer technischer Kompetenz – gewachsen wähnt.



Abbildung 4: »In der Verkleinerung erscheint die Totalität des Objekts weniger furchterregend«: Der *toy train* erklimmt die Steigung von Darjeeling nach Ghum. Foto: Peter Hörz, 2010.

[30] LÉVI-STRAUSS, Das Wilde Denken. 1968, S. 37.

Eisenbahn Spielen – das für dieses Buch und das ihm zugrundeliegende Kolloquium bewusst weit gefasste Motto, das zu illustrieren ich mittels einiger Skizzen und einer Exkursion in die globale Eisenbahn-Spielwelt versucht habe, funktioniert in seiner Mehrdeutigkeit so nur in der deutschen Sprache, die für das, was Kinder tun, für den sportlichen Wettkampf und die Handlung auf der Theaterbühne immer wieder auf Derivate des Begriffs ›Spiel‹ zurückgreift. Wenn aber in einem kultur- oder sozialwissenschaftlichen Kontext von ›Spiel‹ die Rede ist, dann ist als Theoretiker zuallererst der Philosoph und Sozialpsychologe George Herbert Mead gefragt, der seine Überlegungen zu »Mind, Self aund Society« in englischer Sprache anstellte und dementsprechend das Spiel in »play« und »game« gegliedert hat. Dabei meint »play« im Allgemeinen das Rollenspiel, das seinen Ort im Theater oder im Kinderzimmer des Vorschulkindes hat, wohingegen »game« ein nach bestimmten Regeln geordnetes spielerisches Interagieren meint. In Meads Konzept steht dementsprechend »play« für die kindlich-spielerische Interpretation der Rolle der oder des mehr oder minder »signifikanten Anderen«, während »game« für das Spielen in organisierten Rollen in erweiterten sozialen Räumen mit mehreren Akteuren steht.[31] Für Mead freilich geht es bei »play« und »game« um einzelne Handlungsweisen, die eingepasst sind in eine übergreifende Theorie zur kindlichen Identitätsbildung. Darum freilich geht es hier durchaus nicht.

Um Spielen, das heißt um »play« und »game« geht es aber gleichwohl, denn das Hineinversetzen in den Anderen, also etwa in den Lokführer, in den Fahrdienstleiter oder in eine Person, die mit einer Bahn reist, die es nicht mehr oder noch nicht gibt, ist eine Fähigkeit, die mit fortschreitendem Alter nicht unbedingt verloren gehen muss. Und vielleicht werden dann, wenn man das ›Vater-Mutter-Kind‹-Rollenspiel hinter sich lässt, einfach nur die »signifikanten Anderen« andere. Aspekte von »play« scheinen uns jedenfalls auch im vorgerückten Alter nicht unbedingt abhanden zu kommen, und man braucht nur an Phänomene wie das von Ruth Gruber beschriebene »Virtually Jewish«[32] denken oder an die unter anderem von Naomi Seidman entwickelten Vorstellungen von einer »vicarious identity«,[33] um zu begreifen, dass die spielerische Übernahme der Rolle eines Eisenbahners – und sei es die des Direktors – nur eine Frage des Wissens darüber ist, was ein Eisenbahner ungefähr tut. Dabei geht es bei all den Vorstellungen und Fantasien sicherlich zunächst darum, dass man auf der Basis des über die Eisenbahn gebildeten Wissens, die jeweiligen Rollen und ihre Settings so imaginiert oder gestaltet, dass man sie selbst für hinreichend plausibel hält, denn Herr M. könnte seine Modelleisenbahnanlage ja so lange autonom und unhinterfragt gestalten und seine Rolle so lange autonom und unkritisiert spielen, bis weitere Akteure auf den Plan treten, deren Wissensbestände über die Eisenbahn mindestens so elaboriert sind wie jene von M. Und würden Läntzsch und Riekeles ihre Fantasien für sich behal-

[31] MEAD, Mind, Self and Society, 1979, bes. S. 152–164.
[32] GRUBER, Virtually Jewish, 2002.
[33] SEIDMAN, Fag-Hags and Bu-Jews, 1998.

ten oder nur jenen offenbaren, die über Bahnen wenig oder nichts wissen, so bliebe es ihnen unbenommen, zu glauben, zu projektieren und zu fantasieren, was sie wollen. Sobald aber – um in Analogie zu Mead zu sprechen – »play« zu »game« wird, sobald also bestimmte Regelwerke auf den Plan treten und und Wissensbestände verhandelt werden, ist nicht mehr bedingungslos erlaubt, was gefällt, sondern nur noch das, was im labilen Konsens der Eisenbahnkenner, Verkehrsfreunde und Eisenbahnspieler als der Materie, den Rahmensetzungen und Spielregeln angemessen empfunden wird. Denn spätestens dann finden wir uns in einer Gemeinschaft von – in der Regel – Männern wieder, in der sich, um mit Bezugnahme auf Pierre Bourdieu zu sprechen, »ernste Spiele des Wettbewerbs« abspielen.[34] Und ernst ist der Wettbewerb bei den populären Aneignungen und Inszenierungen des Schienenverkehrs durchaus, wobei Fragen nach der Authentizität und Historizität, nach Maßstabstreue und Realitätsnähe, nach technischer Raffinesse und betrieblicher Stimmigkeit des Spiels im Vordergrund stehen. Zwar möchte man mit André Heller darin übereinstimmen, dass die wahren Abenteuer im Kopf stattfinden.[35] Doch in dem Moment, da diese Abenteuer geteilt werden wollen, bedarf es zumindest einer oder eines Zweiten, die oder der diese Abenteuer mit durchzuspielen bereit ist.

Auffällig ist, dass sich das Spiel mit der Eisenbahn stets Orte schafft, dass Eisenbahntrassen, auch Jahrzehnte nach der Demontage von Gleisen als *lieux de mémoire* (Pierre Nora) gelten, die bewandert werden, dass zur Eisenbahn gehörende Hochbauten erhalten, bewohnt, umgenutzt und in den gegenwärtigen Alltag integriert werden. Auffällig ist, dass das Spiel mit der kleinen Eisenbahn – sei es jene von Herrn M. oder jene im Eisenbahnmuseum von Hamar – die Eisenbahn nicht isoliert von den räumlich-dinglichen Kontexten thematisiert, sondern stets die Physis jener Orte miteinbezieht, die von der Eisenbahn berührt werden. Auffällig ist auch, dass sich das Spiel bestimmter Artefakte bedient, natürlich solcher, die speziell als Träger von die Eisenbahn betreffenden Bedeutungen geschaffen werden (etwa von ›Märklin‹), aber auch auf solche, die dem Bahnbetrieb im Maßstab 1:1 entlehnt und zum Zwecke des Spiels angeeignet werden: Fahrkarten, interne Fahrpläne, Betriebsordnungen, Signale oder Signalteile, Uniformen, Kohlenstücke, Bremsklötze, Lokschilder und Loklaternen bilden im Kontext der Eisenbahnspielergemeinde zugleich Reliquien, Trophäen und Spielzeuge, an die Erinnerungen und Fantasien geknüpft und die in alternative Vorstellungswelten eingebunden werden. Wenn aber Gegenstände gesammelt, wenn Erinnerungen bewahrt und durch konservatorische Arbeit oder Rituale in Richtung Ewigkeit verlängert werden sollen, wenn über die Eisenbahn in Texten oder Bildern fantasiert oder spielerisch ein alternatives Modell zur eigenen Existenzweise oder zur eigenen Lebenswelt entworfen wird, dann stellt sich die Frage nach der Bedeutung solcher Hand-

---

[34] BOURDIEU, Männliche Herrschaft, 1997, S. 203.

[35] Im Refrain des Stückes heißt es: »Die wahren Abenteuer sind im Kopf /// und sind sie nicht im Kopf, dann sind sie nirgendwo«. André Heller: Die wahren Abenteuer sind im Kopf, Chanson, erstmals erschienen auf der Langspielplatte »Abendland«, BRD 1976.

lungsweisen – etwa im Kontext von Kompensation[36] oder von populärer ›Heritageifizierung‹ dessen, was oft weit davon entfernt ist, offiziell als Kulturerbe Anerkennung zu finden.

Zu diesem Buch

»Eisenbahn Spielen!« – in dem vorliegenden Band präsentieren zehn Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler aus dem Fachkontext der Kulturanthropologie/Europäischen Ethnologie in neun Texten die Ergebnisse dessen, was sie im Zusammenhang mit dieser Themenstellung konkret beforscht haben. Mit Ausnahme von einem Text, jenem von Susanne Klenke und mir, wurden alle Beiträge in ihrer seinerzeitigen Form im Rahmen eines öffentlichen Kolloquiums am 20./21. Juni 2013 in Göttingen vorgetragen. Auch dieses Kolloquium stand bereits unter dem Motto »Eisenbahn Spielen! Populäre Aneignungen und Inszenierungen des Schienenverkehrs in großen und kleinen Maßstäben«, welches als Titel für dieses Buch gewählt worden ist. Bewusst macht dieses Motto keinen Unterschied zwischen der ›richtigen‹ Eisenbahn und der Eisenbahn, welche die ›richtige‹ Eisenbahn abbildet, denn diese Scheidung würde die Echtheit von allem, was ist, ignorieren.

Vorausgegangen war dem Kolloquium ein Lehrforschungsprojekt, das unter meiner Leitung in den Jahren 2012–13 im Master-Studiengang am Institut für Kulturanthropologie/Europäische Ethnologie an der Georg-August-Universität Göttingen durchgeführt wurde. Dieses Projekt stand zunächst unter dem Titel »Die Modelleisenbahn – Fragen an ein eigenartiges Hobby« und wurde nach einer mehrtägigen Exkursion, welche die Projektgruppe zu den ›Harzer Schmalspurbahnen‹ und in das ›Miniatur Wunderland Hamburg‹ führte, dahingehend erweitert, dass nicht mehr nur nach Eisenbahnen in kleinen, sondern auch nach solchen in großen Maßstäben gefragt werden sollte. Nachvollzogen wurde damit eine Verschiebung des Interesses, das anfangs nur Nachbildungen der Eisenbahn galt, sich dann aber auf den populären, den nicht-professionellen Umgang mit Schienenverkehrsmitteln verlagerte. Gleichsam im Vorwärtsfahren wurde der Blick somit insofern auf fruchtbare Weise erweitert, als nun Forschungsgegenstände erfasst werden konnten, welche durch eine auf die Modelleisenbahn fixierte Themensetzung außer Acht gelassen worden wären. Herausgekommen ist dabei ein buntes, aber keineswegs beliebiges Ensemble von Einzelforschungen, die Fragen an Phänomene des Eisenbahnspielens richten.

Die alle Texte umfassende Klammer, die durch die Idee vom ›Eisenbahn Spielen‹ geformt ist, wird dabei ergänzt durch den Fokus auf die konkreten Aneignungen von Schienenverkehr, seien sie nun vom jeweiligen Subjekt individuell oder auch mit Hilfe pädagogisch-didaktisch agierender Dritter vollzogen worden, und auf

[36] Etwa im Sinne von Hermann Lübbe, der die Auseinandersetzung mit Geschichte als Kompensation der »Herkunftsneutralität der modernen Zivilisation« beschreibt. LÜBBE, Lebenssinn, 1990, S. 105.

den Aspekt der Inszenierung, von wem auch immer sie im Einzelfall durchgeführt wird. Diese Klammern erlauben die Integration so unterschiedlicher Themensetzungen wie etwa die der musealen Aufbereitung und Inszenierung der Eisenbahn im Modell, wie bei *Elisabeth Müller*, das Kinderspiel mit der Modelleisenbahn in deren Frühgeschichte, wie bei *Charlotte Kalla*, das Männerspiel mit ausgedientem Feldbahnmaterial, wie von *Margaux Erdmann* bearbeitet, oder die der Interkulturellen Inszenierungen mittels Modelleisenbahnbastelei, mit der sich *Johanna Elle* befasst hat. Diese Klammer erlaubt aber auch Fragen an die auf Eisenbahnen bezogene Erinnerungskultur zu richten, wie es *Anna Schäfer* getan hat, und überhaupt, wie *Laura Stonies* dies unternimmt, den Blick auf die Männergemeinschaft eines Modelleisenbahnvereins zu richten. Nicht zuletzt erlaubt die thematische Klammer aber auch das zu tun, was am Anfang des Lehrforschungsprojektes primär angedacht gewesen ist, nämlich die Modelleisenbahn ins Zentrum der Aufmerksamkeit zu rücken. Dies wird mit dem Fokus auf die laienkünstlerische Gestaltung von Landschaft von *Susanne Klenke* und mir getan. Einen Schritt zurück indessen treten *Bernd Rieken*, Professor für Psychotherapiewissenschaft an der Sigmund-Freud-Privatuniversität Wien und Euro-Ethnologe, und *Manfred Seifert*, Professor für Europäische Ethnologie an der Philipps-Universität Marburg, die als auswärtige Gäste zum Kolloquium geladen waren und sich in ihren Beiträgen grundsätzliche Gedanken zum Verhältnis von Eisenbahn und Modelleisenbahn und zu Strukturen und Perspektiven der Eisenbahnbegeisterung gemacht haben.

Literatur

BOURDIEU, Pierre, Die männliche Herrschaft. In: Irene Dölling/Beate Krais (Hg.), Ein alltägliches Spiel. Geschlechterkonstruktion in der sozialen Praxis. Frankfurt/M. 1997, S. 153–217.

GRUBER, Ruth E., Virtually Jewish: Reinventing Jewish Culture in Europe. Berkeley/Los Angeles 2002.

HÖRZ, Peter F. N., »Doch, genau hier stand das Vorsignal!« ›Bahnlatschen‹ und ›Eisenbahnarchäologie‹ zwischen Erinnerung, historischer Wissensbildung und alternativen Realitätsentwürfen. In: Brigitte Frizzoni/Manuel Trummer (Hg.), Erschaffen, Erleben, Erinnern. Beiträge der Europäischen Ethnologie zur Fankulturforschung. Würzburg 2016 (im Druck).

HÖRZ, Peter F. N., Processions towards Railway History – on rusty tracks. What ›rail hikers‹ are doing and what they have in mind while walking on shutdown railway lines. Beitrag zur Tagung »Nostalgia – Historizing the Longing for the Past«, German Historical Institute, London, 01.–03.10.2015 (Publikation in Vorbereitung).

HÖRZ, Peter F. N./Marcus RICHTER, ›Daily Steam‹: Displaying Running Railways and the Idea of the ›Living Museum‹. Unveröffentlichter Vortrag, gehalten auf der 9th International Conference on the History of Transportation, Traffic and Mobility (T²M): ›Transport and Mobility on Display‹. Berlin, Oktober 2011.

HÖRZ, Peter F. N./Marcus RICHTER, »Denkmale der Produktions- und Verkehrsgeschichte«. Wie einige Schmalspurbahnen in der DDR vor der Stilllegung bewahrt und zum Erbgut umgedeutet wurden. In: Volkskunde in Sachsen 26 (2014), S. 103–134.

HÖRZ, Peter F. N./Marcus RICHTER/Margaux ERDMANN/Neele BEHLER, »Es ist dreckig... es ist laut... es ist... einfach toll«. Männer auf der Dampflokomotive. Einblicke in eine emotionale Beziehung. In: Manfred Seifert (Hg.), Die mentale Seite der Ökonomie. Gefühl und Empathie im Arbeitsleben. Dresden 2014, S. 175–193.

KÖSTLIN, Konrad, Die Stadt als Freizeitpark. Städtetourismus? Ja gerne! In: Regensburger Verein für Volkskunde (Hg.), Stadttourismus und Stadtalltag. Regensburg 1994, S. 85–95.

LÉVI-STRAUSS, Claude, Das Wilde Denken. Frankfurt/M. 1968.

LÜBBE, Hermann, Der Lebenssinn der Industriegesellschaft. Über die moralische Verfassung der wissenschaftlich-technischen Zivilisation. Berlin 1990.

MARTIN, Terry, The Iron Sherpa Vol. 1 – The history. London 2006.

MARTIN, Terry, The Iron Sherpa Vol. 2 – The route, locomotives, rolling stock and infrastructure. London 2010.

MEAD, George Herbert, Mind Self and Society. In: Charles M. Morris, Mind Self and Society from the Standpoint of a Social Behaviorist. Works of George Herbert Mead I. Chicago/London 1979, S. 135–226.

RIEKELES, Siegfried, Meine Regionalstadtbahn. Vision einer Fahrt von Nehren nach Reutlingen. o. O. (Nehren) 2011.

SCHNEEBERGER, Michael, Die Wassertalbahn. CFF Viseu de Sus »Mocănița«. Bern 2006.

SEIDMAN, Naomi, Fag-Hags and Bu-Jews. Towards a (Jewish) Politics of Vicarious Identity. In: dies. (Hg.), Insider/Outsider. American Jews and Multiculturalism. Berkeley/Los Angeles/London 1998, S. 254–267.

SONTAG, Susan, Über Fotografie. Wien 1978.

UMWELTBUNDESAMT, Daten zum Verkehr. Dessau 2012.

ZAWADIL, Tanja Ulmer: »Er wird uns fehlen«. In: Reutlinger Nachrichten, 06.08.2012, online unter http://www.swp.de/reutlingen/lokales/reutlingen/Tanja-Ulmer-Er-wird-uns-fehlen;art5674,1581437 (20.10.2015).

Eisenbahn und Modelleisenbahn: Homo faber trifft Homo ludens

Bernd Rieken

Homo faber und Homo ludens: Gegensätze und Gemeinsamkeiten

Die Bezeichnungen ›Homo faber‹ und ›Homo ludens‹ entstammen der Philosophie beziehungsweise der Kulturgeschichte und benennen Eigenschaften des Menschen, die in einem gewissen Spannungsverhältnis zueinander stehen. Die These vom Homo faber entwickelte sich im Zuge der Industriellen Revolution zunächst im Kontext der anthropologischen Technikdeutungen und wurde breitenwirksam bekannt durch den gleichnamigen Roman des schweizerischen Schriftstellers Max Frisch.[1] Das lateinische Adjektiv ›faber‹ bedeutet »geschickt, kunstfertig, künstlich«,[2] während das gleichlautende Substantiv den »Arbeiter, Handwerker« meint,[3] beziehungsweise definiert wird als »Verfertiger, Künstler, bes. der in hartem Material (Holz, Steinen, Metall usw.) arbeitende«.[4] Daraus abgeleitet sind die deutschen Worte ›Fabrikation‹, ›fabrizieren‹, ›Fabrik‹, woran man bereits sieht, dass die ursprünglich handwerkliche Tätigkeit ausgeweitet worden ist auf Massenherstellung. Demgegenüber thematisiert der Homo ludens eine andere Sphäre der menschlichen Existenz. Lateinisch ›ludere‹ heißt ›spielen‹ oder »spielend zum Zeitvertreib

[1] FRISCH, Homo faber, 1977.

[2] PETSCHENIG, Stowasser, 1971, S. 207.

[3] Ebd.

[4] GEORGES, Der neue Georges, 2013, Bd. 1, Sp. 2041.

sich in etwas üben« beziehungsweise »spielend oder zum Zeitvertreib etwas verfertigen«.[5] Es handelt sich um eine Gegensphäre zum mühseligen Arbeitsalltag, und bereits Schiller wusste: »Ernst ist das Leben, heiter ist die Kunst«,[6] um an anderer Stelle hinzuzufügen: »Um es endlich auf einmal herauszusagen, der Mensch spielt nur, wo er in voller Bedeutung des Wortes Mensch ist, und *er ist nur da ganz Mensch, wo er spielt*«.[7] Ganz in diesem Sinne hat der niederländische Kulturhistoriker Johan Huizinga den Begriff ›Homo ludens‹ durch seine gleichnamige Monografie einer interessierten Öffentlichkeit bekannt gemacht.[8] Er vertritt darin die Auffassung, dass sich die Kultur ursprünglich aus spielerischen Verhaltensweisen entwickelt und mit Hilfe von Ritualisierungen allmählich verfestigt habe.[9] Huizinga zeigt das unter anderem anhand des Mythos, der Dichtung, der Politik und des Rechtes. Damit wird deutlich, dass Homo faber und Homo ludens zwar Gegensätze bilden, aber nicht ohne jegliche gemeinsame Schnittmengen sind. ›Faber‹ geht, wie bereits erwähnt, über die enge Sphäre der Erwerbstätigkeit hinaus, weil es nicht nur ›Arbeiter‹ bedeutet, sondern auch ›Künstler‹. Und umgekehrt verfestigt sich, wie Huizinga ausführt, das spielerische Element, indem es der Bildung von Institutionen förderlich ist.

Zur Etablierung des Eisenbahnwesens im kultur- und ideengeschichtlichen Kontext

Als im Jahre 1835 die Ludwigseisenbahn zwischen Nürnberg und Fürth eröffnet wurde, verknüpfte eine Vielzahl von Zeitgenossen große Hoffnungen mit der Entwicklung der Bahn. So schrieb etwa der Dichter Theodor Mundt in einem Brief an einen Freund:

> »Was meinen Sie zu diesem Fortkommen der Menschheit auf der zukunftsvollen Eisenlinie? Werden Sie es das eiserne oder das goldene Zeitalter nennen, das mit dieser wie ein Raubtier ächzenden Maschine, unter schwarzem Rauch, Wirbelwind und umherfliegenden Steinkohlenschlacken im Anzuge ist?«[10]

Tatsächlich bewirkte die Etablierung des Eisenbahnnetzes, das bis circa 1900 selbst bis in die entlegensten Winkel des Deutschen Reichs vorgedrungen war, eine grundlegende Veränderung sowohl der Umwelt als auch der Innenwelt des Menschen und seiner Sicht auf die Welt. Die Industrialisierung erlebte einen weiteren enormen Schub, indem nun Frachten massenweise und in kurzer Zeit von einem Ort zum anderen transportiert werden konnten, und auch die Menschen selbst

---

[5] Ebd. Bd. 2, Sp. 2934.
[6] SCHILLER, Prolog Wallenstein, 1981, S. 11.
[7] SCHILLER, Erziehung des Menschen, 1981, S. 481.
[8] HUIZINGA, Homo ludens, 1981.
[9] Ebd., S. 56–57.
[10] Zit. n. SONNENBERGER, Mensch und Maschine, 1989, S. 25.

wurden mobiler. Man muss dabei bedenken, dass bis in das 18. Jahrhundert hinein sich 80 bis 90 Prozent der Bevölkerung zeitlebens nicht länger als eine Tagesreise von ihrem Wohnort entfernt hatten.[11] Die Etablierung des Postkutschensystems in der Frühen Neuzeit war nur einer kleinen, vermögenden Minderheit vorbehalten, und selbst als man im 18. Jahrhundert begann, Chausseen zu bauen, das heißt Kunststraßen mit fester Fahrbahndecke, konnte die Fahrzeit im Vergleich zur später etablierten Eisenbahn nur geringfügig gesteigert werden. So lag die Reisegeschwindigkeit der Kutsche um 1850 mit fünf Kilometern in der Stunde nur wenig über der eines Fußgängers. Tagesleistungen von 30 bis 60 Kilometern waren die Regel.[12] Selbst die Schnellpost erreichte nicht mehr als acht Kilometer in der Stunde, so dass man auch mit ihr zum Beispiel für die Strecke von Berlin nach Breslau circa 40 Stunden benötigte.[13] Die Fahrt selber konnte recht unkomfortabel sein, wie ein Reisebericht von 1804 deutlich macht:

> »In Preußen gibt es nur sandigen, steinigen oder morastigen Boden. Bald wird uns die Seele aus dem Leib gestoßen, dann schwammen wir wieder bis über die Achsen im Sande und versanken gleich darauf wieder im Moor oder in große Wasserlachen«.[14]

Im Gegensatz dazu hat die Eisenbahn mit ihrem glatten und harten Schienensystem entscheidend dazu beigetragen, die Lebensverhältnisse zu beschleunigen, und sie tut es auch heute noch. Während die im 19. Jahrhundert errichteten Strecken kurvenreich sind, weil man die Linienführung der Landschaft angepasst hat, hat man in einigen Ländern neue Bahnlinien geschaffen, deren Streckenführung sich an dem mathematischen Ideal orientiert, wonach die gerade Linie die kürzeste Verbindung zwischen zwei Punkten ist. Dazu zählen der ›Shinkansen‹ in Japan, der ›TGV‹ in Frankreich und der ›ICE‹ in Deutschland, der zwischen Frankfurt und Köln Spitzengeschwindigkeiten von 300 Kilometern in der Stunde erreicht und wie ein Pfeil an den Kraftfahrzeugen auf der teilweise parallel verlaufenden Autobahn vorbeizieht.

Durch die Möglichkeit, auf die vorübergehende Landschaft zu blicken, hat sich eine neue Form des Sehens entwickelt, welche der Kulturhistoriker Wolfgang Schivelbusch als panoramatischen Blick bezeichnet.[15] Die Begradigung der Linienführungen, die oftmals nur mittels umfänglicher Tunnelbauten zu erreichen ist, sowie die Lärmschutzmaßnahmen führen auf den Schnellfahrstrecken der Gegenwart jedoch zu einer Einbuße des Landschaftserlebens und damit zu einer gewissen Relativierung des panoramatischen Blicks. Die Extremform dieser Art der Fortbewegung ist die U-Bahn, welche zwar auf rascheste Weise die Personenbeförderung in der Stadt ermöglicht, dies aber unter Einbuße eines vollständigen Landschaftsverlustes.

---

[11] RUPPERT, Auto, 1993, S. 145.
[12] BÄHR/JENTSCH/KULS, Bevölkerungsgeographie, 1992, S. 945.
[13] MIECK, Preussen von 1807 bis 1850, 1992, S. 150.
[14] BEYRER, Postkutsche, 1989, S. 39.
[15] SCHIVELBUSCH, Eisenbahnreise, 1989, S. 57–62.

Beschleunigung ist indes ein wichtiger Wert in der Moderne, das hat vor allem der Historiker Peter Borscheid in seiner Monografie »Das Tempo-Virus. Eine Kulturgeschichte der Beschleunigung« deutlich gemacht.[16] Sie ist in alle Lebensbereiche eingedrungen und reicht von Fastfood und Energydrinks, welche rasch die Leistungsfähigkeit wiederherstellen sollen, über die rasche Beantwortung von Briefen via E-Mail statt auf dem viel länger dauernden postalischen Weg, bis zur Verkürzung der Studienzeiten, indem man ein B. A.-Studium in sechs Semestern absolvieren soll, statt, wie früher, mindestens acht bis zehn Semester Zeit zu haben bis zum ersten Studienabschluss. Begriffe wie ›Stress‹ und ›Burnout‹ sind daher in aller Munde, die Menschen haben subjektiv wenig Zeit trotz Einführung des geregelten Urlaubs und Verkürzung der Wochenarbeitszeit im Laufe des 20. Jahrhunderts.[17]

Aber die Beschleunigung der Fortbewegung entspricht auch einem alten Menschheitstraum, der sich unter anderem in dem bekannten Motiv der Siebenmeilenstiefel niederschlägt, das durch Charles Perraults Märchen »Der kleine Däumling« Popularität erlangt hat[18] und im deutschen Sprachraum durch die Fassung Ludwig Bechsteins bekannt geworden ist.[19] Was Roland Barthes nämlich in seinen »Mythen des Alltags« anlässlich der Präsentation eines neuen Autos, des Citroën DS, geschrieben hat, gilt bis zu einem gewissen Grad auch für die Eisenbahn: »Ich glaube«, schreibt Barthes,

> »daß das Auto heute das genaue Äquivalent der großen gotischen Kathedralen ist. Ich meine damit: eine große Schöpfung der Epoche, die mit Leidenschaft [...] erdacht wurde und die in ihrem Bild, wenn nicht überhaupt im Gebrauch von einem ganzen Volk benutzt wird, das sich in ihr ein magisches Objekt zurüstet und aneignet.«[20]

Physikalisch betrachtet verfügt die Eisenbahn zwar nur über einen Freiheitsgrad (nämlich Vor und Zurück), das Auto hingegen über deren zwei (Vor und Zurück; Rechts und Links), doch spielte dieser die Beweglichkeit einschränkende Aspekt bei der Einführung der Eisenbahn keine Rolle, weil es schlicht und einfach seinerzeit keine Automobile gab. Daher erfüllte der Umstand, in wenigen Stunden eine große Entfernung zurückzulegen, alte Wunschvorstellungen, nämlich die engen Grenzen des eigenen Daseins in räumlicher und zeitlicher Hinsicht bequem und mühelos transzendieren zu können. Insofern hat Barthes Recht, wenn er der beschleunigten Bewegung ein magisches Element attestiert.

Das traute Miteinander von magischem und technischem Denken bedeutet nicht nur, dass sich die Kräfte des Menschen vervielfachen, sondern dass er auch resistenter wird gegenüber Einflüssen, die von außen kommen. So wurde der Transport von Waren und Personen zuverlässiger, denn man war weniger von den Unbilden des Wetters abhängig als vor dem Eisenbahnzeitalter. Ein typischer Aus-

---

[16] BORSCHEID, Tempo-Virus, 2004.

[17] Vgl. RIEKEN, Freizeit, 1997.

[18] TEGETHOFF, Volksmärchen, 1923, S. 252–262.

[19] BECHSTEIN, Märchenbuch, 1997, Bd. 1, S. 167–172.

[20] BARTHES, Mythen des Alltags, 1964, S. 76.

druck dessen ist ein bekanntes Werbeplakat der Deutschen Bundesbahn aus den 1960er Jahren (Abbildung 1a), auf dem man eine Elektrolokomotive der Baureihe ›E 10‹ sieht, die unbehelligt durch eine Schneelandschaft eilt. Die ›E 10‹ galt damals als Symbol des Fortschritts, weil sie exklusive und schnelle TEE-Züge wie ›Rheingold‹ oder ›Rheinpfeil‹ bespannte[21] und weil die elektrische Traktion verstärkt die Dampflokomotive abzulösen begann. Unter dem Bild steht der Werbeslogan: »Alle reden vom Wetter. Wir nicht«.[22] Tatsächlich kann Schneefall, von Ausnahmen abgesehen, der Eisenbahn weniger anhaben als anderen Transportmitteln. Außerdem versinken Schienen bei Regen nicht wie Lastwägen auf unbefestigten Fahrbahnen im Morast. Und man war auch nicht vom Hoch- und Niedrigwasser der Flüsse beeinträchtigt, auf denen ebenfalls große Transportleistungen erbracht wurden. Ferner erübrigte sich das Problem der Wegelagerer, welches das Reisen mit der Postkutsche unsicher machte.

Damit steht der Homo faber in engster Berührung mit einer Machbarkeitsphilosophie, welche Hand in Hand geht mit der Mechanisierung und Industrialisierung der Umwelt. Diese wiederum hat ihre Grundlagen in der Etablierung der modernen Naturwissenschaften zu Beginn der Frühen Neuzeit, die danach trachtete, durch systematische Beobachtungen und Experimente, die jederzeit wiederholbar und nachprüfbar zu sein haben, eindeutige Kausalzusammenhänge zwischen Ursache und Wirkung zu erkennen. Mit anderen Worten: Die Natur sollte erklärt werden, indem die Gesetze ermittelt werden, nach denen sie funktioniert. Ist dieser Schritt einmal vollzogen, lässt die praktische Verwertung nicht lange auf sich warten. Wer die Natur durchschaut, kann sie beeinflussen und sich gefügig machen. Eine für diese Geisteshaltung bekannte Formulierung, welche auf Francis Bacon zurückgeht, lautet »Wissen ist Macht«.[23] Ihre theoretische Basis ist die Physik beziehungsweise die Mechanik, und ihre Erfolge überzeugten beziehungsweise überzeugen Generationen von Wissenschaftlern so sehr, dass sie auch zum Vorbild für verschiedene Humanwissenschaften wurde, die sich als ›empirisch‹ verstehen, etwa Medizin, Psychologie oder Soziologie. Im Mainstream dieser Wissenschaften

---

[21] Siehe SCHUMANN, TEE, 2013.

[22] BARTELSHEIM, Werbung bei der Deutschen Bundesbahn, 2008, S. 179. Der Sozialistische Deutsche Studentenbund (SDS) griff das Plakat auf (Abb. 1b), indem er auf rotem Untergrund das nämliche Zitat verwendete, aber statt der Lokomotive Porträts von Marx, Engels und Lenin (ebd, S. 180). Die Botschaft lautet: Im Kapitalismus, der die Menschen von sich selbst entfremdet, reden die Menschen über so unwichtige Dinge wie das Wetter, anstatt sich mit dem Wesentlichen, der sozialistischen Revolution zu befassen. Die Gemeinsamkeit zwischen beiden Bildern besteht indes im Fortschrittsglauben, bei der DB im technischen, beim SDS im sozialen bzw. politischen Bereich (ebd.). Wenige Jahrzehnte später, im Wahlkampf 1990, zur Zeit der Wiedervereinigung von BRD und DDR, als das Umweltbewusstsein sich in den Köpfen der Menschen zu festigen begann, wurde ›Fortschritt‹ dagegen als Sensibilisierung für ökologisches Denken verstanden. So verwendeten die Grünen unter anderem ein Wahlplakat, das ebenfalls auf die Werbekampagne der DB Bezug nahm: »Alle reden von Deutschland. Wir reden vom Wetter: Saurer Regen. Ozonloch. Smog. Klimakatastrophe... Wir wollen ein besseres Klima« (zit. n. KELLERHOFF, Die Grünen, 2010). Hier werden sowohl das Plakat der DB als auch jenes des SDS konterkariert, indem sehr wohl darauf gepocht wird, über das Wetter zu reden, und zwar im Kontext des anthropogenen Klimawandels.

[23] BACON, Novum Organum, 1990, Aphorismus 3.

gilt es bis heute als selbstverständlich, *allgemeine* Gesetze über *den* Menschen zu formulieren. Kritisiert wird diese Sicht nicht nur von den Kulturwissenschaften – Stichwort Dekonstruktion –, sondern durchaus auch von Fachvertretern der empirischen Wissenschaft. So schreibt der Psychologe Gerhard Vinnai:

> »Die modernen Naturwissenschaften treten im Zeitalter des Absolutismus ihren Siegeszug an, seine Machtlogik geht in sie ein. Ihre prominentesten frühen Vertreter, wie etwa der Philosoph Descartes oder der Physiker Newton, sind von der gesellschaftlichen Realität des Absolutismus geprägt. Eine experimentell verfahrende Naturwissenschaft, die mit mathematischem Denken verknüpft ist und die Natur mit Hilfe eines allgemeinen Materiebegriffs zu begreifen sucht, setzt sich in dieser Zeit durch.«[24]

Daher verbinde das Experiment »die subjektive Willkür der Forschenden mit strenger Regelhaftigkeit, mit Methoden, die eine exakte Kontrolle und Berechnung der Realität erlauben sollen. Diese Struktur zeigt auf spezifische Art wesentliche Elemente des Absolutismus«.[25]

Interessanterweise teilt die Aufklärungsphilosophie des 18. Jahrhunderts, welche sich gegen Willkürherrschaft jeglicher Art wendet, gewisse Elemente mit dem Machbarkeits- und Machtdenken der Naturwissenschaft. Denn sie ist der Meinung, mithilfe der Vernunft nicht nur das Individuum und die Gesellschaft, sondern auch die Natur beherrschen zu können. Beispielsweise meinte Albert Brahms, ein Deichbauingenieur und typischer Vertreter aufgeklärten Denkens im 18. Jahrhundert, dass Gott die Natur nur mit einer endlichen Kraft ausgestattet habe, weswegen es möglich sei, ihr die gleichfalls endliche Kraft, wie sie der Mensch aufbringe, entgegenzusetzen und mit der Zeit, unter Aufbringung hinreichender Anstrengung, gewissermaßen durch Addition der Kräfte, die Natur zur Gänze beherrschen zu können.[26]

---

[24] VINNAI, Austreibung der Kritik, 1993, S. 51.

[25] Ebd., S. 53.

[26] BRAHMS, Anfangs-Gründe der Deich- und Wasser-Baukunst, 1767, S. 37.



Abbildung 1a: »Alle reden vom Wetter – Wir nicht.« Werbeplakat der Deutschen Bundesbahn aus den 1960er Jahren. Abbildung aus BARTELSHEIM, Werbung bei der Deutschen Bundesbahn, 2008, S. 179.



Abbildung 1b: »Alle reden vom Wetter – Wir nicht.« Verballhornung der Bahnwerbung durch den SDS. Abbildung aus BARTELSHEIM, Werbung bei der Deutschen Bundesbahn, 2008, S. 180.

Vorbehalte gegenüber der Eisenbahn im populären Denken und im Elitendiskurs des 19. Jahrhunderts

Fortschrittsoptimisten sahen in Einklang mit der Aufklärungsphilosophie darin, dass die tierische durch die mechanische Antriebskraft ersetzt und Schienenwege gebaut wurden, die von der natürlichen Landschaft unabhängig waren, eine Befreiung aus natürlichen Beschränkungen. Damit riefen sie Vorbehalte aus zwei unterschiedlichen sozialen Schichten hervor, zum einen bei der traditionell orientierten Landbevölkerung, zum anderen bei Intellektuellen aus dem Elitendiskurs der literarischen Romantik. Betrachten wir zunächst, wie man früher gesagt hätte, das ›volkstümliche Denken‹. Weit verbreitet waren im Zusammenhang mit der Einführung der Eisenbahn Überlieferungen zum Zweiten Gesicht, da es eine Vielzahl von Berichten gibt, in denen bereits Jahrzehnte vor ihrer Etablierung dampfende und Feuer sprühende Ungetüme gesehen worden seien sollen.[27] Hierzu zwei Beispiele aus der Sammlung Ludwig Strackerjans:

> »Ein Bauer von Lohausen ging um das Jahr 1820 über die Heide, die sich zwischen Damme und Lohausen erstreckt. Da hört er plötzlich ein Brausen hinter sich und sieht etwas mit unerhörter Schnelligkeit sprühend an sich vorbeisausen. Er erzählte den Vorfall sogleich zu Hause, aber niemand vermochte die Erscheinung zu deuten. Später kam öfter wieder die Rede darauf, aber die Sache blieb unaufgeklärt, bis man jetzt die Eisenbahnen kennen gelernt hat. Viele glauben jetzt, dass jene Erscheinung eine Eisenbahn vorbedeutet habe.«[28]

Der Bauer aus dem Oldenburger Land geht 15 Jahre vor der Eröffnung der ersten Eisenbahn im Jahre 1835 über die Heide, eine in der Regel einsame Landschaft, in welcher mancherlei Spukgestalten ihr Unwesen treiben. Mit einem Mal bemerkt er »ein Brausen *hinter sich*«, quasi hinterrücks, weil völlig außerhalb seiner Sichtlinie. Daher wird er sich rasch umgedreht haben, um dann ein nicht näher bezeichnetes Etwas zu sehen, das »mit unerhörter Schnelligkeit sprühend« an ihm vorbeisaust. Die wahrscheinlich bis dahin nicht erlebte Schnelligkeit in Verein mit dem Sprühen und dem nicht näher definierten und somit nur schemenhaft erkannten ›Etwas‹ rückt das Gesehene in den Bereich des Übersinnlichen, das im populären Denken oft mit dämonischen Kräften in Verbindung gebracht wird. Die Familie des Bauern hegt indes keinerlei Zweifel an seinem Bericht, denn zu alltäglich waren damals Erzählungen über transzendente Phänomene. Wegen der Unerklärlichkeit und der Unschärfe der Erscheinung bleibt daher eine Spannung erhalten, die sich erst zu dem Zeitpunkt auflöst, als man sie mit etwas Ähnlichem, der Eisenbahn, in Verbindung bringen kann. Der Bezug zum Dämonischen zeigt sich in der folgenden Geschichte noch deutlicher:

> »Ein Mann erzählt (1866): Es sind 50 Jahre her, da traf ich mit einem alten Onkel zusammen, der mir mitteilte, er sei in die Wiesen zwischen Beverdieck und Darrel (Gem. Essen [in Oldenburg, Anm. B. R.]) gegangen, um nachzusehen, ob auch der Kuhhirt gut Acht gebe.

[27] Vgl. BÄCHTOLD-STÄUBLI, Eisenbahn, 1927, Sp. 731–732.

[28] STRACKERJAN, Aberglaube, 1909, S. 152.

›Auf einmal sehe ich einen Feuerwagen ohne Pferde, welcher mehrere Wagen nach sich zieht, dahin rasen. Gleich darauf war alles aus.‹ Seit 1874 oder 75 läuft die Bahn Oldenburg-Osnabrück dort, wo der Spuk gesehen ist.«[29]

Auch in dieser Geschichte spielt sich das Geschehen irgendwo draußen in der Landschaft ab, nämlich auf den Wiesen, die den Kühen als Weide dienen. Der Bauer bemerkt »einen Feuerwagen ohne Pferde, welcher mehrere Wagen nach sich zieht, dahin rasen«. Wie in der zuvor genannten Sage sticht die außergewöhnliche Schnelligkeit des Gegenstandes hervor, der aber im Unterschied zur ersten Erzählung nicht nur schemenhaft erkannt, sondern konkret als »Feuerwagen ohne Pferde, welcher mehrere Wagen nach sich zieht«, benannt wird. Eine Erhöhung der menschlichen Geschwindigkeit war in der vorindustriellen Zeit in erster Linie nur mithilfe von Pferden möglich, weswegen der Hinweis auf »Feuerwagen ohne Pferde« völlig ungewöhnlich erschienen sein muss, sodass das Geschehen in den Rang des Numinosen und Übernatürlichen erhoben wird. Unterstrichen wird diese Tendenz durch das zusammengesetzte Substantiv »Feuerwagen«, der einerseits auf die spätere Dampflokomotive mit ihrem Rauch ausstoßenden Schornstein und den glühenden Kohlen im Kessel hinweist, andererseits aber auf die Hölle, in der die Sündigen unter großen Qualen in der Feuersglut ausharren müssen. Daher ist es verständlich, wenn im populären Denken die Eisenbahn oftmals mit »Teufelswerk« assoziiert wurde. Oder, um es mit Hermann Bausinger zu formulieren: »Die Technik stellt lediglich in die reale Außenwelt, was vorher Bestandteil von Träumen und Mythen war«.[30] Das macht auch das folgende Zitat aus Oskar Ebermanns »Sagen der Technik« deutlich:

»Als die Eisenbahn ins Land kam, wunderten sich die Leute am meisten darüber, dass sie fahren konnte, ohne dass Tier oder Mensch sie zog. Und weil sie gegen alles Neue und Ungewohnte misstrauisch waren, so schrieben manche die neue Erfindung dem Teufel zu. Sein Werk sollte es sein, dass die Eisenbahn die Menschen so unerhört schnell dahintrug; aber freilich leistete er seine Dienste nicht umsonst. Es hieß, dass an den größeren Stationen immer einer von den Reisenden fehle, der Teufel sollte ihn als Lohn mitgenommen haben.«[31]

Doch nicht nur aus der traditionellen Landbevölkerung waren Stimmen zu hören, die der Entwicklung der Eisenbahn mit Skepsis begegneten, sondern auch aus dem Elitendiskurs. So beklagten konservative Geister die »Vergewaltigung der Natur«, weil die Eisenbahn auf bisher noch nie gekannte Weise in dieselbe eingriff, indem sie Landschaften zerschnitt und Täler überspannte.[32] Es braucht nicht zu überraschen, dass die Kritiker vielfach der Romantik nahe standen, bildete sie doch eine Gegenbewegung zur Aufklärung. Autoren wie Novalis konzedierten zwar derselben einen Aufschwung zu mehr Selbstbewusstsein, nahmen aber entschieden Stel-

[29] Ebd., S. 152–153.

[30] BAUSINGER, Volkskultur, 2005, S. 28.

[31] EBERMANN, Sagen, 1931, S. 113.

[32] Siehe SONNENBERGER, Mensch und Maschine, 1989, S. 29.

lung gegen die Herabwürdigung der Natur zu einem bloßen Objekt menschlicher Machtansprüche.[33] Novalis warnte daher davor, »dem mechanischen Aberglauben und seiner Verstandesdespotie über Natur und Gesellschaft« zu verfallen.[34]

Technische Vernunft im Spannungsfeld zwischen Machtanspruch und Angst

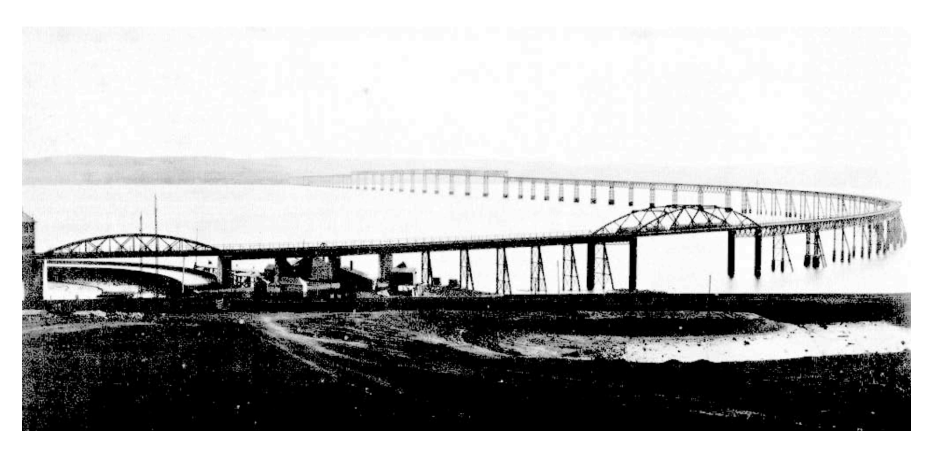
Novalis kritisiert demnach um 1800 das gleiche wie der bereits zitierte Psychologe Vinnai in den 1990er Jahren, nämlich die absolutistischen Ansprüche der Naturwissenschaft. Und an dieser Stelle wird es psychologisch interessant, denn es gehört zum Basiswissen der Tiefenpsychologie, dass die Übersteigerung von etwas in der Regel als Kompensation, als Ausgleich, für etwas Gegenteiliges betrachtet werden kann. Mit anderen Worten: Wer mit riesigen Ansprüchen auftritt und unbedingt seine Macht durchsetzen möchte, möchte gleichzeitig Ängste und Gefühle der Unsicherheit ins Unbewusste abdrängen. Insofern lassen sich die auf praktische Umsetzung zielenden Naturwissenschaften als ein gigantisches Unternehmen betrachten, das darauf abzielt, Ängste zu reduzieren oder gar zu minimieren – und zwar vor allem die Angst, von der Natur beherrscht zu werden, weswegen man danach trachtet, möglichst allumfänglich über sie zu herrschen. Aber die technische Vernunft gebiert ihre eigenen Ungeheuer, nicht nur der Schlaf derselben, wie der spanische Künstler Francisco de Goya (1746–1828) meinte. Ängste bahnen sich trotz des technizistischen Machbarkeitsglaubens ihren Weg. Das zeigt sich heute an der Diskussion um den anthropogen erzeugten Klimawandel, der Teil einer modernen Kulturgeschichte der Angst ist[35] und zentralen Raum in einer Fortschreibung von Jean Delumeaus epochalem Werk über die Geschichte kollektiver Ängste einnehmen könnte.[36] Das zeigte sich aber auch bereits in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts, als es zu ersten Eisenbahnunfällen kam.

Der bekannteste ist der Einsturz der Eisenbahnbrücke über den Firth of Tay in Schottland, die mit circa 3500 Metern die längste ihrer Art in Europa ist. Sie war aus ökonomischen Gründen schlecht gebaut, und als in der Nacht vom 28. auf den 29. Dezember 1879 ein Orkan in der Tay-Bucht tobte, brachte dieser in Verein mit den dynamischen Kräften des Zuges, der auf der Brücke fuhr, die Konstruktion zum Einsturz, sodass die Lokomotive und die mit mehr als 70 Fahrgästen besetzten Personenwagen allesamt ins Meer stürzten (Abbildungen 2 und 3).[37] Die Brücke war den Zeitgenossen bereits vor der Katastrophe nicht ganz geheuer, wie das folgende Zitat aus der ›Vossischen Zeitung‹ deutlich macht:

---

[33] Siehe ebd.
[34] Zit. n. ebd.; vgl. EUCHNER, Verbildlichung, 2008, S. 97–123.
[35] Vgl. RIEKEN, Klimawandel, 2009, S. 359–366.
[36] DELUMEAU, Angst, 1985.
[37] Vgl. SCHRÖDER, Eisenbahn, 1987, S. 44–48.

> »Der ganze Bau hat ein höchst gefälliges und leichtes Aussehen. Er ist so lang, so luftig, so dünn, dass [...] der Anblick eines über die Brücke dahinrollenden Eisenbahnzuges unwillkürlich nervöse Unruhe verursacht.«[38]





Abbildungen 2 (oben) und 3 (unten): Die Brücke über den Firth of Tay (Schottland) vor und nach dem Einsturz vom 29. Dezember 1879. Abbildungen aus MESTER, Sicherheit auf Schienen, 1989, S. 492.

Es braucht nicht zu überraschen, dass Bildende Künstler nach dieser Katastrophe das mittelalterliche Motiv des Totentanzes mit der Eisenbahn (Abbildung 4) beziehungsweise mit der über Brücken fahren wollenden Eisenbahn (Abbildung 5) in

[38] Zit. n. ebd., S. 45.

Verbindung brachten.[39] Bekannt geworden ist in dem Zusammenhang aber vor allem die von Theodor Fontane verfasste Ballade »Die Brück' am Tay«, deren Schlussworte Berühmtheit erlangt haben. Sie lauten: »Tand, Tand // Ist das Gebilde von Menschenhand«.[40] Fontane kritisiert die Hybris, die menschliche Vermessenheit, doch was die Zeitgenossen an derartigen Katastrophen vor allem beunruhigte, war nicht allein die Erschütterung des technischen Fortschrittsglaubens, sondern, folgt man Wolfgang Schivelbusch, eine neue Qualität, welche Eisenbahnunglücke mit sich brachten:

> »Das vorindustrielle Zeitalter kennt den technischen Unfall in diesem Sinne nicht [...]. Die vorindustriellen Katastrophen sind Naturereignisse, Naturunfälle. Sie kommen auf die Gegenstände, die sie vernichten, von außen zu, als Sturm, Flut, Blitzschlag, Schlagwetter usw. Demgegenüber kommt die Vernichtung durch den technischen Unfall [...] gleichsam von innen. Die technischen Apparaturen zerstören sich durch ihre eigene Kraft.«[41]



Abbildung 4: Walter Draesner: Ein Totentanz, 1922. Abbildung aus: SCHRÖDER, Eisenbahn in der Kunst, 1987, Abb. 41.

[39] Ebd., Abb. 39 und 41.

[40] FONTANE, Brück' am Tay, 1995, S. 155.

[41] SCHIVELBUSCH, Eisenbahnreise, 1989, S. 118; vgl. MESTER, Sicherheit auf Schienen, 1989; RITZAU, Eisenbahnunglück, 1989.

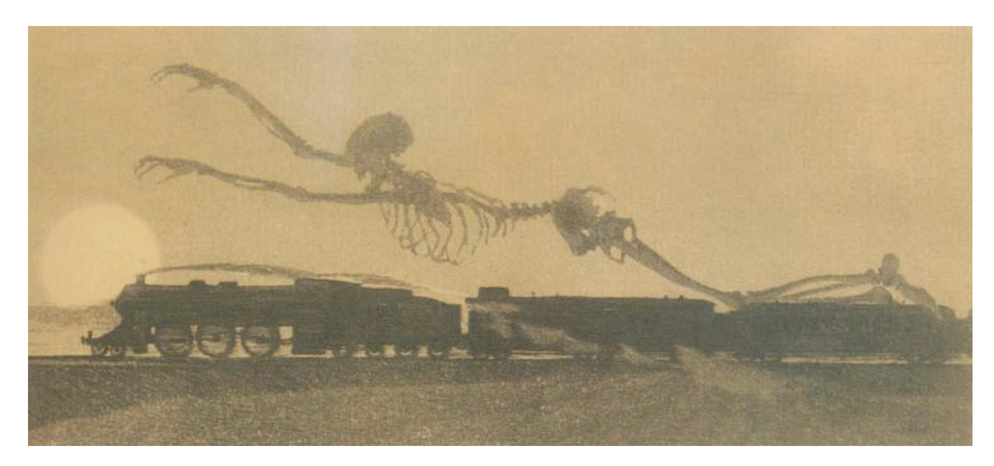


Abbildung 5: Paul Bürck: Totentanz 1909. Abbildung aus SCHRÖDER, Eisenbahn in der Kunst, 1987, Abb. 41.

Und dennoch: Viele Ängste, die mit der Eisenbahn zu tun haben, sind heutzutage in den Hintergrund gerückt, weil wir die Eisenbahn kulturell und psychisch assimiliert haben und sie ein Teil unserer Alltagskultur geworden ist. Heute empfinden wir sogar nostalgische Gefühle, wenn Dampflokomotiven auf Museumsbahnen gemütlich durch die Landschaft stampfen. Sie sind ein Sinnbild der so genannten »guten alten Zeit« geworden, in der es angeblich gemütlicher und ruhiger zuging als heute[42] und in der man noch die Technik mit allen Sinnen erfassen konnte: Man sieht förmlich, wie eine Dampflokomotive sich abmüht, laute, ächzende Geräusche von sich gibt und Wolken aus ihrem Inneren hinausstößt, so als wäre sie lebendig – ganz im Gegensatz zu heutigen Elektrolokomotiven, bei denen man bestenfalls ein leises Summen hört. Mit anderen Worten: »Was zu Beginn die Menschen in Angst und Schrecken versetzt hat [...], ist für manche mittlerweile zum Symbol durchschaubarer, daher lebendiger und humaner Technik geworden.«[43]

Museumseisenbahn, Modelleisenbahn und die Sphäre des Spielerischen

Mit den Museumseisenbahnen bewegen wir uns bereits in der Sphäre des Spielerischen, sofern wir es an der Elle der diesbezüglichen Kriterien Johan Huizingas messen. Er definiert das Spiel nämlich als »eine freiwillige Handlung oder Beschäftigung, die innerhalb gewisser festgesetzter Grenzen von Zeit und Raum nach freiwillig angenommenen, aber unbedingt bindenden Regeln verrichtet wird, ihr

[42] Vgl. RIEKEN, ›Gute-alte-Zeit-Geschichte‹, 2010. Zum Thema Akzeptanz der Moderne durch Koppelung mit Tradition am Beispiel der Selbstdarstellung der Appenzeller Bahnen vgl. auch HÖRZ, Fluchtweg, 2013.

[43] VÄTERLEIN, Eisenbahnspielzeug, 1989, S. 601.

Ziel in sich selber hat und begleitet wird von einem Gefühl der Spannung und Freude und einem Bewusstsein des ›Andersseins‹ als das ›gewöhnliche Leben‹«.[44] Diese Definition passt im Großen und Ganzen auf Museumseisenbahnen: Es handelt sich um eine *freiwillige Handlung*, sei es als Vereinsmitglied, sei es als Fahrgast, und beide müssen sich an *unbedingt bindende Regeln* halten. Ferner hat sie *ihr Ziel in sich selber*, denn sie erfüllt keine Beförderungsfunktion im klassischen Sinn, weil die Ziele, denen sie dient, »außerhalb des Bereichs des direkt materiellen Interesses oder der individuellen Befriedigung von Lebensnotwendigkeiten« liegen, um Huizinga zu zitieren.[45] Augenfällig ist außerdem, dass die Beschäftigung mit der Museumseisenbahn »von einem Gefühl der Spannung und Freude und einem Bewusstsein des ›Andersseins‹ als das ›gewöhnliche Leben‹« begleitet wird.[46] Auch das gilt für Fahrgäste genauso wie für Vereinsmitglieder, aber für Letztere wohl um einiges mehr, weil durch die Spannung, wie Huizinga schreibt, »die Fähigkeiten des Spielers auf die Probe« gestellt werden: »seine Körperkraft, seine Ausdauer, seine Findigkeit« etc.[47]

Was der Museumsbahn recht ist, ist der Modelleisenbahn billig: Sie kann genauso oder sogar erst recht dem Homo ludens zugeordnet werden. Sich ihr zu widmen, ist ebenfalls Ausdruck einer freien Handlung, verbunden mit Regeln, an die man sich halten sollte; sie hat ihr Ziel in sich selbst und ist verbunden mit Spannung und einem Bewusstsein oder Gefühl des Andersseins. Im Unterschied zur Museumseisenbahn ist man in der Regel aber alleiniger Schöpfer seines Produktes; auch ist es überschaubarer, weil nur wenige Quadratmeter messend, sodass das Gefühl, eine eigene Welt erschaffen zu haben, stärker im Vordergrund steht als bei der Museumseisenbahn. Insofern ist sie auch beherrschbarer, zumal die Miniaturisierung jene Ängste, von denen zuvor in Zusammenhang mit der Etablierung des Eisenbahnwesens die Rede war, gar nicht aufkommen lassen kann.

Ein weiterer wichtiger Gesichtspunkt ist in dem Zusammenhang Zuverlässigkeit, und das wird, nebenbei bemerkt, wohl einer der Gründe dafür sein, dass das schwäbische Unternehmen ›Märklin‹ zum Marktführer geworden ist, da ihr Dreischienen-Zweileiter-Wechselstromsystem weniger störanfällig ist als das alternative Zweileiter-Gleichstromsystem. Mit anderen Worten: Die Stromaufnahme durch einen Schleifer, der auf den mittig angeordneten Punktkontakten dahingleitet, ist zwar vorbildwidrig, was vor allem einige professionelle Modelleisenbahner stört, doch zuverlässiger als die Stromaufnahme über die Räder. Indes darf ich gleich hinzufügen, dass meine diesbezüglichen Ausführungen einer subjektiven Note nicht entbehren, weil ich im zarten Alter von acht Jahren, zu Weihnachten 1963, eine Modellbahn von ›Märklin‹ im Maßstab ›H0‹ geschenkt bekam und ihr aus innerster Überzeugung seither nicht nur treu geblieben bin, sondern mein Interesse

[44] Huizinga, Homo ludens, 1981, S. 37.
[45] Ebd., S. 18.
[46] Ebd., S. 37.
[47] Ebd., S. 19.

auch auf die Spurweite ›I‹ – natürlich ebenfalls ausschließlich von ›Märklin‹! – ausgedehnt habe.

Der Aspekt, eine eigene Welt zu erschaffen, trifft, um an das zuvor Erwähnte wieder anzuknüpfen, besonders auf jene Modelleisenbahnen zu, die stationär aufgebaut und in eine Landschaft eingebettet sind. Das ist und war keineswegs selbstverständlich und hat vor allem mit begrenzten Platzverhältnissen zu tun.[48] Selbst als in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts die Modellbahn Einzug in die Wohnzimmer des wohlhabenden Bürgertums hielt, war sie in der Regel nicht beständig aufgebaut, da zu jener Zeit die großen Spurweiten ›0‹ (Maßstab 1:45) und ›I‹ (1:32) dominierten, die enorm viel Platz beanspruchen. Das änderte sich erst mit der Einführung der Spurweite ›H0‹ (1:87) in den 1930er Jahren, zu der es in einem Sammelband zum 150-jährigen Jubiläum der Firma ›Märklin‹ im Jahre 2009 heißt:

> »Die Eisenbahn konnte [nun] wegen ihrer geringen Baugröße das ganze Jahr über aufgebaut bleiben. Die starre Fixierung auf die Zeit um Weihnachten, wie sie bei den großen Spuren vorherrschte, löste sich auf. Ein Ganzjahreshobby entstand.«[49]

Allerdings kann man dieser Aussage nur bedingt zustimmen: In der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts dominierten die großen Spurweiten, die gleichzeitig sehr teuer waren und die sich nur Vermögende mit zumeist größerem Wohnraum leisten konnten. Aber auch diese hatten, vor allem wenn sie in den Städten lebten, oftmals nicht genug Platz, um 20 bis 40 Quadratmeter Raumfläche für eine Modelleisenbahn zu entbehren. Die Spurweite ›H0‹ ist demgegenüber zwar kleiner, aber da sie günstiger ist, konnten sich diese mit zunehmendem Massenwohlstand auch weniger reiche Personen leisten, die tendenziell allerdings in kleineren Wohnungen oder Häusern leben, weswegen das Platzproblem nach wie vor gegeben ist. Dennoch sind Kompromisse möglich, indem man zu den noch kleineren Größen ›TT‹ (Maßstab 1:120), ›N‹ (Maßstab 1:160) oder ›Z‹ (Maßstab 1:220) greift, die Eisenbahnplatte an Seilen befestigt und bei Nicht-Verwendung an die Zimmerdecke hinaufzieht oder sie zum Beispiel unter einem Hochbett aufbaut.

Die entsprechenden Fachzeitschriften wie ›Eisenbahn Magazin‹ werden nicht müde, beständig darauf hinzuweisen, dass verschiedene Möglichkeiten existieren, trotz beengter Platzverhältnisse Modelleisenbahnen stationär zu errichten und sie in eine Landschaft einzubetten. Das dürfte mit einem tief verankerten Wunsch zu tun haben, nämlich den Mühsalen des alltäglichen Lebens zu entrinnen und in eine selbst erschaffene Welt mit eigenen Regeln einzutauchen. Es wird in dem Zusammenhang kein Zufall sein, dass die Modelleisenbahn breitenwirksamen Zuspruch in den Aufbaujahren nach dem Zweiten Weltkrieg fand. Das hängt zwar auch damit zusammen, dass sich eine Mehrzahl der Bürger durch den zunehmenden Wohlstand dieses teure Hobby erstmals leisten konnte, doch ein weiteres Motiv dürfte darin bestanden haben, nach dem Schrecken des Krieges sich in eine

[48] Vgl. VÄTERLEIN, Eisenbahnspielzeug 1989, S. 613.
[49] EBERMANN, Sagen, 1931, S. 113.

heile Welt zu begeben, die Abstand hat nicht nur zu den Anstrengungen des Wiederaufbaus, sondern auch zur damals jüngsten Vergangenheit.

Doch die einschlägigen Fachpublikationen und Modellbahnkataloge aus jener Zeit machen gleichzeitig deutlich, dass eben diese Vergangenheit noch nicht ganz überwunden war, und zwar in Gestalt eines autoritären Gestus. Als Beispiel sei dazu ein Motto genannt, das einem Buch von 1949 über die ›Märklin‹-Bahn vorangestellt ist: Es lautet: »Stephenson [George Stephenson, bedeutendster Begründer des Eisenbahnwesens, Anm. B. R.], was Du ersonnen, // Es fand Form auch als Modell, // Keim für Neues in sich tragend // Unsrer Jugend zur Belehrung«.[50]

Es ist genau dieser Belehrungsaspekt, der dem Homo ludens nicht gerecht wird und Ausdruck einer autoritären Gesinnung ist. Obwohl die Entwicklungspsychologie des ausgehenden 19. und beginnenden 20. Jahrhunderts erstmals den Eigenwert der kindlichen Seele erkannte, sah sie das Spiel primär unter funktionalen Gesichtspunkten. Prototypisch dafür steht Karl Groos' Buch »Die Spiele der Menschen« (Groos 1899), in dem er die Auffassung vertritt, dass das Spiel eine Vorübung fürs Leben sei und im Dienst der Selbsterziehung stehe. Demgegenüber heißt es in der modernen Entwicklungspsychologie, ganz im Einklang mit Huizinga:

> »Als eines der Hauptmerkmale echten Spiels gilt, dass das Spiel Sinn und Zweck in sich selbst trägt. Wenn also Ziele und Ergebnisse angestrebt werden, dann liegen sie beim richtigen und echten Spielen in der Spieltätigkeit selbst. Jeder außerhalb des Spielens liegende Zweck entfällt.«[51]

Ein wichtiger Aspekt nicht nur des Spielens, sondern auch des Lebens überhaupt ist das ›So-tun-als-ob‹, das nicht nur bei Huizinga, sondern auch darüber hinaus Bedeutung hat, und zwar in der Philosophie des Neu-Kantianers Hans Vaihinger, dessen Habilitationsschrift den Titel »Die Philosophie des Als Ob« trägt und auch heute noch lesenswert ist.[52] Während bei der Museumseisenbahn das ›So-tun-als-ob‹ darin besteht, die vermeintliche gute alte Zeit in Szene zu setzen, geht es bei der Modelleisenbahn darum, das Vorbild zu imitieren, also so zu tun, als ob man den realen Fahrbetrieb abbilden könnte. Das ist aber nur bedingt möglich. Am weitesten davon entfernt ist die Spieleisenbahn für Kinder, denn diese fährt ausschließlich und vorbildwidrig einfach nur im Kreise, weswegen das Interesse an diesem Hobby mitunter nach recht kurzer Zeit erlahmt. Der in Fachkreisen vom Spieleisenbahner sich unterscheidende Modelleisenbahner ist demgegenüber darum bemüht, nicht einfach nur seine Runden im Kreis zu drehen, sondern so zu tun, als würde ein Zug dem Vorbild gemäß von A nach B fahren und irgendwann wieder von B nach A zurückkehren. Das geschieht in der Regel durch den Einbau verdeckt liegender so genannter Schattenbahnhöfe, in welche die Züge einfahren,

---

[50] STRAUSS, Märklin-Modellbahn,1949, S. 7.

[51] MOGEL, Psychologie des Kinderspiels, 2008, S. 5.

[52] VAIHINGER, Philosophie des Als Ob, 1911; siehe hierzu RIEKEN, ›Fiktion‹, 1996.

aber nicht gleich den Rückweg antreten, sondern anderen Zügen, die dort auf die Ausfahrt warten, den Vortritt lassen. Dergestalt wird ein realistischer Fahrbetrieb simuliert.

In anderen Bereichen muss man dagegen größere Abstriche machen. Man kann keine Modellbahn bauen, indem man das Vorbild einfach auf ein Siebenundachtzigstel zusammenschrumpfen lässt, denn selbst der kleinste Dorfbahnhof ist im Original so groß, das man bei originalgetreuer Verkleinerung gut und gerne vier bis fünf Meter benötigen würde. Aber vielleicht machen gerade die Kompromisse den Eigenwert der Modelleisenbahn aus, gewissermaßen als *species sui generis*. Es ist eine verdichtete, komprimierte Welt, die unter Umständen eine stärkere emotionale Bindung zulässt als riesige Anlagen, die mit dem Anspruch möglichst getreuer Vorbildumsetzung auftreten wie zum Beispiel das ›Miniatur Wunderland‹ Hamburg‹.

In einem anderen Bereich, den Aristoteles als Stoff- beziehungsweise Formursache bezeichnen würde,[53] spielt die Nähe zum Original hingegen eine prominentere Rolle. Das bei der Modelleisenbahn dominierende Material ist der Kunststoff, sei es für Züge, sei es für Häuser, und dies dank des Umstands, dass man damit hoch detailliert fertigen kann. Aus dem Blickwinkel der Formursache kommt man dem Original damit näher, als es alternative Materialien vermögen, doch aus der Perspektive der Stoffursache ist man vom Original weit entfernt. Daher fertigt vor allem ›Märklin‹ einen Teil seiner Lokomotiven nicht auf Kunststoffbasis, sondern als Metallmodelle, die sich regen Zuspruchs erfreuen, weil sie den stählernen Originalen diesbezüglich näherstehen. Ähnliches lässt sich beim Häuserbau beobachten. Firmen wie ›Faller‹ fertigten sie in den 1950er Jahren noch aus Holz bzw. Pappe, womit zumindest zu einigen natürlichen Baustoffen größere Nähe vorhanden war, als es beim Kunststoff der Fall ist. Diese alten ›Faller‹-Modelle erfreuen sich auf Modellbau-Auktionen großer Beliebtheit, und manche Modelle wie die legendären Bahnhöfe Flüelen oder Lenggries erzielen hohe Preise, wenn sie gut erhalten sind.

Bleibt am Ende noch die Frage zu beantworten, warum erwachsene Modelleisenbahner oftmals vonseiten ihrer Mitmenschen belächelt werden. Wahrscheinlich hängt das damit zusammen, dass die Eisenbahn als Kinderspielzeug angesehen wird, aber es hat wohl auch mit Neid gegenüber Müßiggang zu tun, der kompensatorisch Abwertung hervorruft.

---

[53] ARISTOTELES, Natur, 1995, Nr. 194b; siehe hierzu RIEKEN/SINDELAR/STEPHENSON, Individualpsychologie, 2011, S. 60.

Literatur

ADRIANI, Götz/Roland GAUGELE (Hg.), Dem Spiel auf der Spur. Mythos Modelleisenbahn. Die Geschichte des Hauses Märklin von 1859 bis heute (Begleitband zur Ausstellung ›Dem Spiel auf der Spur – Mythos Modelleisenbahn, Kunsthalle Tübingen 15.11.2003–15.02.2004). Ostfildern-Ruit 2003.

ARISTOTELES, Philosophische Schriften in sechs Bänden, Bd. 6: Physik. Vorlesung über die Natur. Übersetzt von Hans Günter Zekl/Über die Seele. Nach der Übersetzung von Willy Theiler bearb. von Horst Seidl. Hamburg 1995.

BACON, Francis, Novum Organum Lateinisch–deutsch. Herausgegeben von Wolfgang Krohn. Hamburg 1990.

BÄCHTOLD-STÄUBLI, Hanns, Eisenbahn. In: Eduard Hoffmann-Krayer/Hanns Bächtold-Stäudli (Hg.), Handwörterbuch des Deutschen Aberglaubens, Bd. 2, Berlin/Leipzig 1927, Sp. 731–732.

BÄHR, Jürgen/Christoph JENTSCH/Wolfgang KULS, Bevölkerungsgeographie. Berlin/New York 1992.

BARTELSHEIM, Ursula, Die Werbung bei der Deutschen Bundesbahn 1949–1993. In: DB MUSEUM (Hg.), Go easy Go Bahn. 200 Jahre Eisenbahn und Werbung. Nürnberg 2008, S. 150–189.

BARTHES, Roland, Mythen des Alltags. Frankfurt/M. 1964.

BAUSINGER, Hermann, Volkskultur in der technischen Welt. Frankfurt/M./New York 2005 (zuerst 1961).

BECHSTEIN, Ludwig, Märchenbuch, Bd. 1. Hg. von Hans-Jörg Uther. Darmstadt 1997, S. 167–172.

BEYRER, Klaus, Das Reisesystem der Postkutsche. Verkehr im 18. und 19. Jahrhundert. In: Eisenbahnjahr Ausstellungsgesellschaft mbH, Nürnberg (Hg.), Zug der Zeit – Zeit der Züge. Deutsche Eisenbahn 1835–1985, Bd. 1. München 1989, S. 38–59.

BORSCHEID, Peter, Das Tempo-Virus. Eine Kulturgeschichte der Beschleunigung. Frankfurt/M./New York 2004.

BRAHMS, Albert, Anfangs-Gründe der Deich- und Wasser-Baukunst, oder Gründliche Anweisung, wie man tüchtige haltbare Dämme wider die Gewalt der grössesten See-Fluthen bauen [...] könne, 2. Aufl. Aurich 1767 (Nachdruck Leer, 1989; darin auch 2. Teil, 2. Aufl. Aurich 1773).

DELUMEAU, Jean, Angst im Abendland. Die Geschichte kollektiver Ängste im Europa des 14. bis 18. Jahrhunderts, 2 Bde. Reinbek bei Hamburg 1985.

EBERMANN, Oskar, Sagen der Technik. Von Fliegern u. Schiffern, Brücken u. Bauten, Uhren, Glocken u. Zauberspiegeln u. wunderbarem Hausgerät nach alten Quellen berichtet (Dürr's Sammlung deutscher Sagen Neue Reihe, Bd.4). Leipzig 1931.

ECKERT, Klaus (Hg.), Die Legende lebt. Geschichte – Menschen – Modelle. 150 Jahre Märklin. Essen 2009.

EUCHNER, Walter, Die Funktion der Verbildlichung in Politik und Wissenschaft. Berlin 2008.

FONTANE, Theodor, Gedichte, Bd. 1. Berlin 1995.

FRISCH, Max, Homo faber. Ein Bericht. Frankfurt/M. 1977.

GEORGES, Karl Ernst, Der neue Georges. Ausführliches lateinisch-deutsches Handwörterbuch, 2. Bde. Hg. von Thomas Baier. Darmstadt 2013.

GROOS, Karl, Die Spiele der Menschen. Jena 1899.

HÖRZ, Peter F.N., Fluchtweg ›Volkskultur‹? Oder: Weshalb es Sinn macht, den Gedanken der ›Kompensation‹ nicht ad acta zu legen. In: Sabine Eggmann/Karoline Oehme-Jüngling (Hg.), Doing Society. ›Volkskultur‹ als gesellschaftliche Selbstverständigung. Basel 2013, S. 79–97. Online verfügbar unter http://www.volkskunde.ch/sgv/publikationen/buecher.html (03.11.2014).

HOFMANN, Matthias, Lernen aus Katastrophen: Nach den Unfällen von Harrisburg, Seveso und Sandoz. Berlin 2008.

HUIZINGA, Johan, Homo ludens. Vom Ursprung der Kultur im Spiel. Hamburg 1981 (zuerst 1930).

KELLERHOFF, Sven Felix, Die Grünen waren schon 1990 die ›Dagegen-Partei‹. Mit dem Slogan ›Alle reden von Deutschland. Wir reden vom Wetter‹ griffen die West-Grünen bei der ersten gesamtdeutschen Wahl daneben. In: Die Welt, 02.10.2010. Online verfügbar unter http://www.welt.de/politik/deutschland/article11327179/Die-Gruenen-waren-schon-1990-die-Dagegen-Partei.html (03.11.2014).

MESTER, Bernt, Die Entwicklung der Sicherheit auf Schienen. In: Eisenbahnjahr Ausstellungsgesellschaft mbH, Nürnberg (Hg.), Zug der Zeit – Zeit der Züge. Deutsche Eisenbahn 1835–1985, Bd. 2. München 1989, S. 480–493.

MIECK, Ilja, Preussen von 1807 bis 1850. Reformen, Restauration und Revolution. In: Otto Büsch (Hg.), Handbuch der preussischen Geschichte, Bd. 2: Das 19. Jahrhundert und große Themen der Geschichte Preussens. New York/ Berlin 1992, S. 3–292.

MOGEL, Hans, Psychologie des Kinderspiels. Von den frühesten Spielen bis zum Computerspiel. 3. Aufl. Heidelberg 2008.

PETSCHENIG, Michael (Bearb.), Der kleine Stowasser. Lateinisch-deutsches Schulwörterbuch. München 1971.

RIEKEN, Bernd, »Fiktion« bei Vaihinger und Adler. Plädoyer für ein wenig beachtetes Konzept. In: Zeitschrift für Individualpsychologie 21 (1996), Heft 4, S. 280–291.

RIEKEN, Bernd, Freizeit, Zeitmangel und Mechanisierung. In: Österreichische Zeitschrift für Volkskunde 100 (1997), S. 329–353.

RIEKEN, Bernd, Klimawandel, Kulturerbe und Angst. Volkskundlich-psychologische Zugänge zu einem brisanten Thema. In: Karl C. Berger/Margot Schindler/Ingo Schneider (Hg.), Erb.gut? Kulturelles Erbe in Wissenschaft und Gesellschaft. Referate der 25. Österreichischen Volkskundetagung 2007 in Innsbruck (Buchreihe der Österreichischen Zeitschrift für Volkskunde, Neue Serie, Band 23). Wien 2009, S. 359–366.

RIEKEN, Bernd, Die ›Gute-alte-Zeit-Geschichte‹ – kausale und intentionale Zugänge. In: Marzolph, Ulrich (Hg.), Strategien des populären Erzählens. Kongressakten der Bursfelder Tagung der Kommission Erzählforschung in der Deutschen Gesellschaft für Volkskunde (Studien zur Kulturanthropologie/Europäischen Ethnologie, Bd. 4). Berlin 2010, S. 127–139.

RIEKEN, Bernd/Brigitte SINDELAR/Thomas STEPHENSON, Psychoanalytische Individualpsychologie in Theorie und Praxis. Psychotherapie – Pädagogik – Gesellschaft. Wien/New York 2011.

RITZAU, Hans Joachim, Das Eisenbahnunglück. Sicherheitsstreben und menschliche Tragik. In: Eisenbahnjahr Ausstellungsgesellschaft mbH, Nürnberg (Hg.), Zug der Zeit – Zeit der Züge. Deutsche Eisenbahn 1835–1985, Bd. 2. München 1989, S. 474–479.

RUPPERT, Wolfgang, Das Auto. ›Herrschaft über Raum und Zeit‹. In: ders. (Hg.), Fahrrad, Auto, Fernsehschrank. Zur Kulturgeschichte der Alltagsdinge. Frankfurt/M. 1993, S. 119–161.

SCHILLER, Friedrich, Wallenstein. In: Werke in drei Bänden, Bd. 3. Hg. von Herbert G. Göpfert. München 1981, S. 7–243.

SCHILLER, Friedrich, Über die ästhetische Erziehung des Menschen in einer Reihe von Briefen. In: Werke in drei Bänden, Bd. 2. Hg. von Herbert G. Göpfert. München 1981, S. 445–520.

SCHIVELBUSCH, Wolfgang, Geschichte der Eisenbahnreise. Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert. Frankfurt/M. 1989.

SCHRÖDER, Klaus Albrecht, Die Eisenbahn in der Kunst. Wien 1987.

SCHUMANN, Andreas, Der TEE ›Rheinpfeil‹. In: Märklin Magazin, 3, Juni/Juli 2013, S. 12–19.

SONNENBERGER, Franz, Mensch und Maschine. Technikfurcht und Techniklob am Beispiel Eisenbahn. In: Eisenbahnjahr Ausstellungsgesellschaft mbH, Nürnberg (Hg.), Zug der Zeit – Zeit der Züge. Deutsche Eisenbahn 1835–1985, Bd. 1. München 1989, S. 24–37.

STRACKERJAN, Ludwig, Aberglaube und Sagen aus dem Herzogtum Oldenburg, Bd. 1. Hg. von Karl Willoh. 2. Auflage. Oldenburg 1909.

STRAUSS, Walter, Meine Märklin-Modellbahn. Was sie leistet, lehrt und erleben lässt. Eine kleine Philosophie zur Spur 00. München 1949 (unveränderter Nachdruck mit einem Nachwort von Hans Zschaler. 2005, München).

TEGETTHOFF, Ernst, Französische Volksmärchen, Bd. 1. Jena 1923.

VÄTERLEIN, Christian, Eisenbahnspielzeug. Die Welt im Kleinen. In: Eisenbahnjahr Ausstellungsgesellschaft mbH, Nürnberg (Hg.), Zug der Zeit – Zeit der Züge. Deutsche Eisenbahn 1835–1985, Bd. 2. München 1989, S. 600–615.

VAIHINGER, Hans, Die Philosophie des Als Ob. System der theoretischen, praktischen und religiösen Fiktionen der Menschheit auf Grund eines idealistischen Positivismus. Berlin 1911.

VINNAI, Gerhard, Die Austreibung der Kritik aus der Wissenschaft – Psychologie im Universitätsbetrieb. Frankfurt/M./New York 1993. Online verfügbar unter http://psydok.sulb.uni-saarland.de/volltexte/2005/547/ (03.11.2014).

Spur und Spiel: Die Eisenbahn als Spielzeug im 19. und 20. Jahrhundert

Charlotte Kalla

»Der schönste Traum von einem Spielzeug...«

> »Der schönste Traum von einem Spielzeug war für mich immer die Eisenbahn. Eisenbahnen faszinierten mich immer, in jeder Form, im Großen wie auch als Spielzeug. Mit Schulkamerad Hägele saß ich stundenlang auf einer niedrigen Mauer und spielte ›Eisenbahn‹. Er schwärmte für E-Loks, ich für Dampfloks. Jeder behauptete, seine Lok sei stärker, schneller, schöner – keiner hatte eine Ahnung, wie ›seine‹ Lok funktionierte, aber er fand sie toll. Einmal kam Vater zu mir und sagte, es gäbe drei Arten von Spielzeuglokomotiven: Uhrwerk, elektrisch oder mit Dampf, was mir besser gefallen würde. Spontan sagte ich natürlich: ›Dampf‹. Weihnachten gab es dann tatsächlich eine kleine Dampflok, zwei D-Zug-Wagen und einen kleinen Schienenkreis. Die Zusammenstellung erwies sich als unmöglich, Vater brachte schließlich die Lok zum Laufen, die sofort den kleinen Schienenkreis verließ und unter die Weihnachtstische fuhr. Die Tische waren mit weißen Tüchern bedeckt, die bis auf den Boden hingen. Darunter fuhr also die Lok mit brennender Spiritusflamme. Vater raste hinterher und fing sie wieder ein. Damit war das Eisenbahnspiel beendet. [...] Zum nächsten Weihnachtsfest kam von Pate Walther Wachinger gerade noch rechtzeitig ein Paket mit 2 oder 4 geraden Schienen, den Kreis spendierten die Eltern. So konnte man nun Eisenbahn spielen. Dennoch war die Freude getrübt, weil ich die Lok niemals alleine mit Dampf fahren durfte. Und einer Erweiterung stand der Kriegsbeginn entgegen, Eisenbahnen zum Spielen wurden nicht mehr gebaut, die Industrie fertigte Waffen und Zubehör.«[1]

[1] Deutsches Tagebucharchiv, 917, 1, Konrad B. (geb. 1931), Autobiographie: 1. Die Schule des Lebens 1931–1958, o. S.

Diese Eisenbahngeschichte, die sich gegen Ende der 1930er Jahre zugetragen haben muss, vereint in sich eine Reihe von Motiven, die typisch sind für Beschreibungen des Spiels mit der Eisenbahn. Hierzu gehören der sehnliche Wunsch des Jungen nach einer Spielzeugeisenbahn, das Weihnachtsfest, Anekdoten über Unfälle und Fehlschläge und die Betonung der ständigen Kontrolle des Spiels durch die Eltern, vor allem durch den Vater. Das Zitat gibt Aufschluss über die historische Sachkultur und zeitgeschichtliche Entwicklungen: Wir erfahren, welche Arten von Spielzeugbahnen es gab und wie ein typisches Eisenbahnset ausgesehen haben könnte. Wir werden auf die Gefahren einer mit Dampf betriebenen Spielzeuglokomotive aufmerksam gemacht und erhalten einen Hinweis auf das Schicksal der Spielzeugeisenbahn im Zweiten Weltkrieg.

Diese Aspekte möchte ich in meinem Beitrag näher untersuchen, wobei ich die Spielzeugeisenbahnen zunächst als Teil der historischen Sachkultur betrachte: Wie sahen die frühen Spielzeugbahnen aus, aus welchen Materialien wurden sie gefertigt, wie haben sich das Objekt und seine Herstellung im Laufe der Zeit entwickelt? Hauptsächlich soll es aber um Fragen nach den spielerischen Nutzungszusammenhängen von Eisenbahnmodellen gehen: Welche Zuschreibungen, welche pädagogischen Ziele, welche Ordnungsvorstellungen waren in diesem Spielzeug materialisiert, und wie spiegeln sich diese in der konkreten Tätigkeit des Spiels? Zur Beantwortung all dieser Fragen werde ich einerseits auf Kataloge der Spielzeugeisenbahn-Hersteller, andererseits auf biografische und autobiografische Berichte vom Spielen mit der Eisenbahn zurückgreifen. Hierbei werde ich mich jedoch auf die Phase der ersten Hochblüte von Spielzeugeisenbahnen beschränken, also auf den Zeitraum zwischen der vorvergangenen Jahrhundertwende und dem Ausbruch des Zweiten Weltkriegs.[2]

Analytischer Ausgangspunkt meiner Überlegungen ist die 1928 von Walter Benjamin aufgestellte Hypothese, dass Spielzeug *für Kinder* vor allem Spielzeug *von Erwachsenen* sei, in dem sich die Gesellschaft der Erwachsenen mit ihren Normen und Wertvorstellungen und insbesondere ihrem Verhältnis zu Erziehung und Kindheit widerspiegelt:

> »Das Spielzeug ist, auch wo es dem Gerät der Erwachsenen nicht nachgeahmt ist, Auseinandersetzung, und zwar weniger des Kindes mit den Erwachsenen, als der Erwachsenen mit ihm. Wer liefert denn zu Anfang dem Kinde sein Spielgerät wenn nicht sie? Und mag ihm ein gewisses Belieben bleiben, die Dinge anzunehmen oder zu verwerfen: nicht weniges [...] wird ihm als kultisches Gerät, das erst Spielzeug geworden ist, und freilich dank seiner Bildkraft auch werden durfte, gewissermaßen oktroyiert worden sein.«[3]

[2] Diese Beschränkung ist einerseits der Fülle des zu verarbeitenden Materials geschuldet. Andererseits bilden der Kriegsausbruch und die mit dem Krieg verbundenen Einschränkungen in der Produktion eine gewisse Zäsur in der Entwicklung der Modelleisenbahn. Der Entwicklungsgang des Spielzeugs ›Modelleisenbahn‹ nach Ende des Zweiten Weltkriegs bringt zwar die fortschreitende Verkleinerung und Verfeinerung der Objekte und – damit verbunden – eine massenhafte Diffusion, jedoch keine grundsätzlichen Neuerungen unter den von mir untersuchten Geschichtspunkten mehr mit sich.

[3] BENJAMIN, Spielzeug und Spielen, 1972, S. 128.

Was Benjamin für alle Spielgeräte postuliert, gilt sicherlich für die Spielzeugbahn, die ja fraglos einen Teil der Welt der Erwachsenen nachbilden soll, umso mehr. Als technisches Spielzeug, das die Funktionen und Strukturen des Eisenbahnverkehrs simuliert, reflektiert sie die Entwicklungen der Technik im Allgemeinen und des Verkehrswesens im Besonderen. Insofern ist sie Ausdruck der Wahrnehmung von Technik und (industriellem) Fortschritt jener Gesellschaft, in deren Kontext sie entstand. Darüber hinaus wurde und wird die Kindheit seit ihrer »Entdeckung« zunehmend institutionalisiert, idealisiert und normativ konzipiert.[4] Im Spielzeug materialisieren sich also auch die gesellschaftlichen Idealvorstellungen von Kindheit und Erziehung. Damit kommt die Frage nach der Verquickung von Technik- und Kindheitsvorstellungen auf: Denn das Verhältnis einer Gesellschaft zu technischen Dingen bestimmt maßgeblich die Positionen im Diskurs über technisches Spielzeug, seine Formgebung, Funktion und Benutzung.[5] In Bezug auf das Objekt ›Spielzeugeisenbahn‹, das ich hier in seinen Funktionszusammenhänge in einer spezifischen Epoche betrachte, bedeutet dies, dass die Vorstellungen von Herstellern und Pädagogen, die in der Bahn materialisiert sind, Form und Gebrauch des Spielzeugs maßgeblich beeinflussen. Die Spielzeugeisenbahn kann also als Materialisierung von Macht und Herrschaftsverhältnissen betrachtet werden. Kinder, Eltern und Hersteller sind dabei zugleich Träger und Vermittler von Machtstrukturen, welche die Spielzeugeisenbahn und den Umgang mit ihr prägen und die gleichzeitig von ihr geprägt werden. Diese Strukturen möchte ich im Folgenden sichtbar machen, indem ich die Spielzeugeisenbahnen in ihren Bedeutungszusammenhängen untersuche.

Eine Industrie etabliert sich: Spielzeugeisenbahnen 1830–1950

Die ersten Spielzeugeisenbahnen[6] dürften um 1830 – und damit bereits vor der Inbetriebnahme der ersten deutschen Eisenbahnlinie – aus England nach Deutschland gelangt sein. Deutsches Eisenbahnspielzeug indessen kann erst seit der Eröffnung der ersten deutschen Bahnlinie 1835 nachgewiesen werden.[7] Bei diesen ersten Modellen handelte es sich zumeist um kleine, flache Miniaturen zum Aufstellen aus

---

[4] ARIÈS, Geschichte der Kindheit, 1975.

[5] Zweifellos wäre es sinnvoll hier auch nach technikkritischen Positionen im Diskurs über technisches Spielzeug zu fragen, zumal die Reformpädagogik in die hier betrachtete Epoche fällt. Die Erörterung der Frage nach den Positionen von Pädagogen und Eltern, die technisches Spielzeug ablehnten, hätte allerdings den Rahmen dieser Arbeit gesprengt. Siehe hierzu auch Fußnote 6.

[6] Auch wenn der Begriff ›Spielzeugeisenbahn‹ möglicherweise die Assoziation mit Holzspielzeug anregt, deutet schon das Oxymoron *Holz-Eisen*-Bahn darauf hin, dass hier etwas nicht stimmen kann: Tatsächlich werden Holzeisenbahnen meist nicht zur Kategorie des Eisenbahnspielzeugs gezählt, sondern wurden und werden häufig sogar als ›Gegenspielzeug‹ zu den insgesamt technischeren Metallbahnen begriffen. Holzeisenbahnen sind auch nicht einfach eine billige Variante der Metalleisenbahn, sondern wurden und werden meistens mit anderen pädagogischen und weltanschaulichen Hintergründen hergestellt und gekauft.

[7] REHER, Eisenbahn-Spielzeug, 1977, S. 55.

Blei und Zinn. Doch schon zur Mitte des 19. Jahrhunderts entstanden erste dreidimensionale Modelleisenbahnen aus Blech als teure Sonderanfertigungen für die Kinder der Oberschicht. Diese Erzeugnisse boten neue Möglichkeiten des Spiels und führten dazu, dass die Produktion und technische Weiterentwicklung allmählich in Schwung kamen. Neben Zügen, die einfach an einer Schnur gezogen wurden, kamen nun selbst fahrende Bahnen mit Uhrwerkantrieb und anderen feinmechanischen Antriebsarten auf den Markt, und bald darauf erhielt auch die Dampftechnik Einzug in die Kinderzimmer.[8] Die ersten serienmäßig erzeugten Produkte kamen Anfang der 1860er Jahre erneut aus England,[9] doch schon bald zogen deutsche Blechspielzeughersteller nach,[10] und für die 1880er Jahre lässt sich auch deren industrielle Fertigung nachweisen.[11] Eisenbahnspielzeug wurde immer beliebter, blieb aber, zumindest nach seiner Präsenz in Spielzeugkatalogen zu urteilen, bis in die 1890er Jahre hinein ein relativ seltenes Spielzeug.[12]

Zu den für dieses Stadium der Entwicklung interessantesten Musterbüchern gehören jene, die um 1875 vom Biberacher Blechspielzeughersteller ›Rock & Graner‹ veröffentlicht wurden: In den handkolorierten Katalogen finden sich zahlreiche Eisenbahnmodelle, bei denen es sich aber noch ausschließlich um so genannte »Bodenläufer« handelte, die nicht auf Schienen fuhren. Aus den Abbildungen wird deutlich, dass hier weniger Wert auf technische Originaltreue gelegt wurde, als auf das Einhalten einer gewissen Ästhetik in den Proportionen der Modelle, die ihrerseits aber durchaus den Originalen folgte. ›Rock & Graner‹, um 1875 vermutlich der größte deutsche Spielzeughersteller, benutzte zur Fertigung mit großer Wahrscheinlichkeit schon Matrizen, Metallpressen und Lötöfen[13] und unterschied sich damit schon in den Fertigungstechnologien von der Mehrheit der Hersteller, die noch handwerklich strukturiert waren. Diese wurden jedoch bald von den industriell strukturierten Betrieben verdrängt, da zum Ende des Jahrhunderts die Produktion immer aufwändiger wurde, so dass die Herstellung von Eisenbahnspielzeug ab den 1890er Jahren fest in der Hand einiger größerer Betriebe lag.[14]

Der entscheidende technische Umbruch in der Frühgeschichte der Spielzeugeisenbahnen wird zumeist im Jahre 1891 in der Einführung der so genannten »Systembahn« durch den schwäbischen Hersteller ›Märklin‹ gesehen. Das Systematische an diesem Prinzip bestand in einer Normierung des Eisenbahnspielzeugs hinsichtlich seiner Größe und Kompatibilität. Bei ›Märklin‹ konnten nun also Gleise, Lokomotiven, Waggons und Zubehör systematisch miteinander kombiniert werden, während es zuvor nur Einzelstücke oder komplette Sets gegeben hatte, die nicht notwendigerweise mit anderen Einzelstücken oder Elementen aus anderen Sets

[8] Vgl. ebd., S. 56.
[9] Vgl. HINRICHSEN, Spielzeug, 1996, S. 111.
[10] Vgl. KLEIN SCHIPHORST, Blechspielzeug-Eisenbahnen, 2002, S. 8.
[11] REHER, Eisenbahn-Spielzeug, 1977, S. 56.
[12] Vgl. ebd., S. 9.
[13] Vgl. VÄTERLEIN, Blechspielzeug, 1997, S. viii.
[14] Vgl. REHER, Eisenbahn-Spielzeug, 1977, S. 19.

verbunden werden konnten. Andere Hersteller, wie zum Beispiel ›Bing‹ – einer der damals größten Spielzeughersteller weltweit – zogen schleunigst nach, während jene, die in dieser Beziehung den Anschluss verpassten, schon bald in den Konkurs gehen mussten.[15]

Die Systematisierung war also vor allem eine Normierung des Eisenbahnspielzeugs. Bis zu diesem Zeitpunkt hatte jeder Hersteller andere Maßstäbe und Gestaltungsprinzipien für seine Spielzeugbahnen benutzt,[16] und noch um 1900 wurden Spurweiten in vielen Katalogen überhaupt nicht erwähnt. ›Märklin‹ führte zwischen 1895 und 1900 vier Spurweiten von Spur ›III‹ (Spurweite 75 mm, Maßstab 1:16) bis Spur ›0‹ (Spurweite 35 mm, Maßstab 1:45) ein, die für die gesamte Branche wegweisend wurden.[17] Denn die anderen Hersteller passten sich nach und nach an, entwickelten nach 1900 im Zuge der allgemeinen Verkleinerung der Spielzeugeisenbahnen aber auch eigene, kleinere Spurweiten, die allerdings von der in den 1930er Jahren von ›Märklin‹ eingeführten Nenngröße ›H0‹ (Spurweite 16,5 mm, Maßstab 1:87)[18] verdrängt wurden.[19] Durch die zunehmende Verbreitung von Kaufhäusern und der damit einhergehenden Möglichkeit der Massendistribution sowie von Spezialversandhäusern wie der Leipziger Lehrmittel-Anstalt, die wissenschaftliches und technisches Spielzeug verkaufte verbreitete systematisiertes Eisenbahnspielzeug sich mehr und mehr.[20]

Die nächste große Innovation nach Dampfbetrieb und Systembahnen bestand in der elektrischen Eisenbahn. Zwar gab es bereits ab den 1850er Jahren vereinzelt elektrische Spielzeugeisenbahnen, aber erst seit den 1880er Jahren wurden diese auch in Serie produziert. Offenbar wurden diese aber zunächst kaum an Privatpersonen verkauft, sondern vor allem in öffentlichen Ausstellungen oder in Warenhäusern präsentiert. ›Märklin‹ stellte ab 1904 elektrische Lokomotiven her – also bereits wenige Jahre, nachdem in den Großstädten die ersten elektrischen Straßenbahnen fuhren.[21] Da diese elektrischen Eisenbahnen jedoch mit Starkstrom betrieben wurden, war das Spiel mit ihnen mindestens so gefährlich wie jenes mit dampfbetriebenen Lokomotiven; zumindest bei jüngeren Kindern bedurfte es der ständigen Aufsicht durch sachkundige Erwachsene. Erst 1927 wurden die Bahnen von Starkstrom auf 20-Volt-Schwachstrom umgestellt, was das Spiel deutlich sicherer machte und schließlich auch kleineren Kindern ein unbeaufsichtigtes Eisenbahnspiel erlaubte.[22] Sieht man von diesen sicherheitsrelevanten Aspekten ab, so bestand die wichtigste Neuerung, die diese Elektrobahnen mit sich brachten, zwei-

[15] Vgl. ebd., S. 57.
[16] KLEIN SCHIPHORST, Blechspielzeug-Eisenbahnen, 2002, S. 9.
[17] HINRICHSEN, Spielzeug, 1996, S. 112.
[18] Ursprünglich wurde diese Spurweite als ›00‹ eingeführt, nach dem Zweiten Weltkrieg jedoch in ›H0‹ umbenannt.
[19] Vgl. REHER, Eisenbahn-Spielzeug, 1977, 63–64.
[20] Vgl. ebd, S. 9.
[21] Vgl. ebd., S. 56–65.
[22] Vgl. KLEIN SCHIPHORST, Blechspielzeug-Eisenbahn, S. 3.

fellos darin, dass die Züge nun mit Hilfe eines am Transformator angebrachten Reglers beliebig anfahren und anhalten, schneller und langsamer, vorwärts und rückwärts fahren konnten. Dies ermöglichte erstmals eine ansatzweise realistische Simulation komplexer Betriebsabläufe – wie dem Be- und Entladen von Zügen, der Aufnahme von Reisenden und Rangierfahrten – im eigenen Wohnzimmer oder in der Kinderstube. Die Spielzeugbahnen wurden somit in ihren technischen Funktionen raffinierter und boten immer mehr Möglichkeiten zur vorbildgetreuen Nachahmung des Eisenbahnbetriebs. Zugleich wurden die Eisenbahnen immer kleiner und erlaubten somit auch in weniger großzügig dimensionierten Wohn- und Kinderstuben das Spiel mit der Eisenbahn.

Während des Zweiten Weltkriegs stellten die Spielzeughersteller anstelle von Eisenbahnen Patronengurte und Gasmasken her.[23] So erlebte die Modelleisenbahn erst in den 1950er Jahren einen neuen Aufschwung, wenn auch im Vergleich zu den vergangenen Epochen relativ wenig Innovation: ›H0‹ setzte sich endgültig als Standardspurweite durch, und der Trend zum Realismus verstärkte sich. Technisch und ästhetisch kann man hier aber eher von graduellen Entwicklungen als von revolutionären Neuerungen sprechen. Zumindest im Hinblick auf grundsätzliche, Struktur bildende Innovationen und auf Möglichkeiten und Grenzen als Spielgerät für Kinder erscheint die Entwicklung der Spielzeugeisenbahn bereits vor dem Zweiten Weltkrieg als weitgehend abgeschlossen. Was ab den fünfziger Jahren folgte, war lediglich eine fortschreitende Verkleinerung,[24] eine Optimierung der Produktion und – damit verbunden – die zunehmende Verbreitung des Spielzeugs auch in Kleinbürger- und Arbeiterhaushalten. Zugleich wurden die Modelle hinsichtlich ihrer Originaltreue gestalterisch verfeinert, was die *Spielzeug*eisenbahn mehr und mehr zur *Modell*eisenbahn machte und ihre zunehmende Attraktivität für Erwachsene bedingte.[25] Mit der fortschreitenden Normierung und der zunehmenden technischen Originalgetreue, die im Rahmen der Systematisierung immer mehr an Bedeutung gewann, verengte sich aber zugleich das Formenspektrum der Eisenbahnen.

Kindertraum und Drillinstrument: Die Spielzeugbahn zwischen Technik, Erziehung und Herrschaftsausübung

»›Wir spielen Eisenbahn!‹ – ein Zauberwort, dem kein Kinderherz widersteht. Man braucht nur schauen, wie sie sich um die Weihnachtszeit an die Fenster der Spielwarenläden drängen, wenn dort eine Eisenbahn läuft, wie der flinke kleine Zug Buben und Mädels gleichermaßen fesselt, um zu wissen, daß die eigene Erinnerung durchaus nicht trügt: Daß die Modell-Eisenbahn auch heute noch das begehrteste Spielzeug ist. Das begehrteste und das lehrreichste: Denn nirgendwo berühren Spiel und Leben sich so eng wie hier, kein anderes Spielzeug spornt so die Phantasie, die Erfindungsgabe, die Geschicklichkeit, den Willensei-

[23] Vgl. GOTTWALDT, Spielzeug Eisenbahn, 2007, S. 81.

[24] Zu nennen sind hier die Nenngrößen ›N‹ (Spurweite 9 mm, Maßstab 1:160) und Z (Spurweite 6,5 mm, Maßstab 1:220) sowie die 2006 präsentierte Nenngröße ›T‹ (2,9 mm Spurweite (Maßstab 1:450).

[25] Siehe z. B. WAGNER, Spielzeug und Modellbahnen, S. 127.

> fer seines Besitzers an. Schon beim Bau der Strecke beginnt es! Der Kreis, mit dem man sich zuerst begnügt hat, wird durch Verzweigungen, Kreuzungen, Weichen schnell zur ›richtigen‹ Strecke erweitert. Die große Eisenbahn wird genau studiert.«[26]

Wie man an diesem Zitat aus einem vor allem an Jungen gerichteten Modelleisenbahnbuch aus dem Jahr 1928 sieht, steht die Spielzeugeisenbahn in einem Spannungsfeld zwischen Romantizismen und pädagogischer Funktionalisierung. Einerseits ist ständig vom »Traum«, von »Faszination« und vom »Wunderwerk« die Rede, andererseits wird mit zunehmender Verbreitung des Eisenbahnspielzeugs das erzieherische Potenzial der Eisenbahn betont.[27] So steht das Zitat stellvertretend für eine Vielzahl von Aussagen, die der Modelleisenbahn nicht nur eine Phantasie anregende und die Geschicklichkeit fördernde Wirkung zuschreiben, sondern auch das Potenzial, technische Kompetenzen vermitteln zu können.

Interessant ist im Hinblick darauf, was die Kataloge über die Verkaufsstrategien der Hersteller verraten. Der Hauptkatalog des Herstellers ›Bing‹ aus dem Jahre 1926 beispielsweise verweist an prominenter Stelle unter dem Titel »Das Spiel erzieht das Kind!« auf die anlernende Funktion des Spiels mit den Produkten des Hauses:

> »Spielzeug von erzieherischem Wert zu schaffen ist deshalb die vornehmste Aufgabe der deutschen Spielwarenindustrie. Das stetig wachsende Interesse unserer Jugend an den Errungenschaften der Technik erhöht den erzieherischen Wert gerade derjenigen Spielwaren, die, auf technischer Grundlage aufgebaut, nicht nur eine getreue Nachbildung der Wirklichkeit darstellen, sondern auch in ihrer Wirkungsweise mit der technischen Entwicklung Schritt halten. Den Kindern derartige Spielwaren in die Hand geben, heißt ihnen Anregungen bieten für ihre künftige Berufswahl, heißt ihnen Verständnis verschaffen für das Ineinandergreifen von Technik und Wirtschaft.«[28]

In diesem Zitat tritt zu Tage, welche pädagogischen Hauptargumente die Hersteller ins Feld führten: Das Eisenbahnspielzeug wird hier als das ideale Mittel dargestellt, um der Jugend Technik im Allgemeinen und Eisenbahntechnik im Besonderen nahezubringen. Im besten Fall – so die Botschaft – deckte das Eisenbahnspiel die bis dahin verborgenen Fähigkeiten des Kindes als Ingenieur oder Lenker technisch-industrieller Abläufe auf, potenzierte diese und bereitete so das Kind auf seinen späteren, prestigeträchtigen Beruf vor. Diese Argumentation lässt sich bereits anhand einer 1898 von ›Bing‹ unter dem vielsagenden Titel »Der kleine Eisenbahn-Ingenieur« veröffentlichten Broschüre mit Vorschlägen zur Gestaltung von Gleisanlagen verdeutlichen.[29] Worum es gehen sollte, war, den bürgerlichen Nachwuchs

[26] GÜNTHER, Wir spielen Eisenbahn, 1928, S. 7.
[27] Vgl. REHER, Eisenbahn-Spielzeug, 1977, S. 103–104.
[28] BING-SPIELWAREN, Katalog, 1927, S. 1.
[29] Vgl. REHER, Eisenbahn-Spielzeug, 1977, S. 58.

auf den Weg hin zu einem standesgemäßen und zukunftsweisenden Beruf zu führen.[30]

Dass die Zielgruppe des Eisenbahnspielzeugs männlich war, wurde hin und wieder ausdrücklich betont, meistens aber implizit vorausgesetzt: Das Kind, das sich im Spiel technische Fähigkeiten aneignet, war selbstverständlich ein Junge. Das wird vor allem dadurch deutlich, dass der Katalog einen eigenen Abschnitt für Mädchen enthält – nicht mehr vom Spielzeug für ›das Kind‹ oder ›die Jugend‹ ist die Rede, sondern von Spielzeug »für Mädchen und kleinere Kinder«. Auch dieses Spielzeug sollte aber explizit auf das Erwachsenenleben vorbereiten, wenn auch die zu vermittelnden Kompetenzen deutlich andere waren. Im ›Bing‹-Katalog von 1926 heißt es im Abschnitt »Spielzeuge für Mädchen und kleinere Kinder«:

> »Das Mädchen beansprucht auch sein Recht. [...] Die künftige Hausfrau beschäftigt sich mit Vorliebe mit dem Kochherd und den Küchengeräten. [...] In Vorahnung ihres Berufes als ›Hausmütterchen‹ beschäftigt sich das fleißige Mädchen gerne damit, die Kleider ihrer Puppen selbst zu nähen.«[31]

Im Gegensatz zu ihren Schwestern sollte den Jungen aber durchaus nicht nur der Weg zu ihrem Beruf geebnet werden. Auch allgemein erwünschte Tugenden und Fähigkeiten wurden den Herstellern zufolge durch das Eisenbahnspiel gefördert: So heißt es etwa in einem ›Bing‹ Katalog von 1930, dass das Spiel mit der Eisenbahn »Umsicht, Fleiß« und »Ordnungsliebe« vermittle.[32] Ein ›Trix‹-Katalog aus dem Jahre 1939 ergänzt diese Tugenden um die bei der Eisenbahn seinerzeit noch sprichwörtliche »Pünktlichkeit«, aber auch um »Geistesgegenwart« und »Überlegenheit«.[33]

Enthalten die Kataloge der Spielwarenhersteller meist nur die mehr oder minder fundierten Hinweise darauf, welche Fähigkeiten durch das Eisenbahnspiel erworben werden können, so findet sich einer der wenigen Hinweise auf die konkrete Praxis des Eisenbahnspiels sowie die konkrete Einwirkung des Eisenbahnspielzeugs auf die Kinder in einem biografischen Werk über die Familie Krupp von Bohlen und Halbach: In ihrer Residenz, der Villa Hügel in Essen, soll in den 1920er Jahren eine Modelleisenbahn von beachtlichen Dimensionen aufgebaut gewesen sein. Der Krupp-Biograph William Manchester schrieb hiervon im Jahre 1968:

> »Genaugenommen gehörte die Eisenbahn den Kindern. In Wirklichkeit wurden sie hier nur zur Arbeit angehalten. [Gustav Krupps] meisterhafter Terminplan forderte von ihm, den Kindern sechzig Minuten pro Woche zu widmen, und er verbrachte die Zeit damit, daß er sie zusehen ließ, wie er den Transformator handhabte. Die ganze Anlage bestand aus einem ausgeklügelten Schienennetz mit vierspuriger Unterführung, dreispurigen Weichen, Dreh-

[30] Entsprechend der seinerzeitigen Käuferschicht von Eisenbahnspielzeug konnten hier freilich Berufe wie Fahrdienstleiter, Lokomotivführer (oder gar nur Heizer) keinesfalls in Frage kommen, sondern nur solche aus der Führungsebene von Eisenbahnverwaltung und Eisenbahnindustrie.

[31] BING-SPIELWAREN, Katalog, 1927, S. 56.

[32] ›Bing‹-Verbraucherkatalog 1930, zitiert nach REHER, Eisenbahn-Spielzeug, 1977, S. 114

[33] ›Trix‹-Katalog 1939, zitiert nach ebd., S. 117.

> scheiben und winzigen Reparaturbetrieben. Auch an Fahrpläne war gedacht. Diese aufzustellen war Aufgabe der jüngeren Generation; Gustav behielt sich die Prüfung vor. Mit der Stoppuhr in der Hand beobachtete er die Fahrt der Lokomotiven, die Übernahme von Kohle, das Ein- und Aussteigen der Fahrgäste und das Be- und Entladen der Güterwagen. Das sei, wie er seinen Söhnen und Töchtern erklärte, eine gute Übung für sie. Weil die väterliche Anerkennung auf dem Spiel stand und niemand eisiger sein konnte als Gustav, wenn er damit zurückhielt, plagten sie sich ab, bis sie es zur Perfektion brachten. Die Züge in der Villa Hügel fuhren immer pünktlich.«[34]

Das Beispiel aus der Villa Hügel ist natürlich extrem: Extrem in den Ausmaßen der Anlage, denn in weniger begüterten Haushalten bestand die Modellbahn meist nur aus einem Gleisoval mit ein oder zwei Überholgleisen, einem Bahnhof und ein oder zwei Signalen. Extrem aber auch in der Perfektion und Strenge, mit der die Anlage der Familie Krupp betrieben worden zu sein scheint. Hinsichtlich der Lernziele und des Lehrmittels können die Verhältnisse in der Villa Hügel allerdings auch als paradigmatisch für die hier betrachtete Epoche gelten. Denn neben der Verinnerlichung der bereits erwähnten Tugenden sollte die Spielzeugeisenbahn natürlich das Verständnis komplexer technischer Zusammenhänge und das Einüben logistischer Abläufe ermöglichen. Extrem dürfte aber auch der Charakter von Gustav Krupp gewesen sein, der seine Sprösslinge mit eher unterkühlten pädagogischen Mitteln zu den Lenkern eines Industrieimperiums auszubilden versuchte. Denn wiewohl die Modelleisenbahn nicht nur in der Villa Hügel Tugenden zu vermitteln helfen sollte, ist im ersten Drittel des 20. Jahrhunderts auch von spielerischem Lernen, von der Förderung von Kreativität und Phantasie und vom Unterhaltungswert der Eisenbahn die Rede: Der oben bereits zitierte Hanns Günther beispielsweise schreibt in den 20er Jahren von »Phantasie«, »Erfindungsgabe«, »Geschicklichkeit«, »Willenseifer« und der »Mordsfreude«[35], die Vater und Sohn an der Eisenbahn haben. Und in einem ›Bing‹-Katalog von 1930 heißt es: »Jugendlicher Betätigungswille und Gestaltungsdrang des phantasiebegabten Kindes findet im Spiel mit der Eisenbahn größte und schönste Entfaltung.«[36] Dies ist auch nicht erst eine Entwicklung der 20er Jahre: Der Bahnhof mit integriertem Schokoladenautomat (mit echten Schokoladentäfelchen) von 1895[37] ist wohl kaum vorrangig als pädagogisch wertvolles Lehrmittel konzipiert und gekauft worden! Der Erziehungstheoretiker und Schulreformer Paul Hildebrandt benennt in seinem 1904 erschienenen Buche über Kinderspielzeug zunächst die technischen Vor- und Nachteile unterschiedlicher Eisenbahnsysteme, um dann über mehrere Seiten hinweg in Schwärmerei auszubrechen:

> »Vermag auch das Kind sich nicht solchen Reflexionen hinzugeben, so wirkt doch die Lokomotive und der Zug auf dasselbe noch weit riesenhafter und märchenhafter, wie [sic] auf uns, da wir ja trotz aller Bewunderung die Gesetze genau kennen, durch welche sich die

---

[34] MANCHESTER, Krupp, 1968, S. 249.

[35] GÜNTHER, Wir spielen Eisenbahn, 1928, S. 7–8.

[36] ›Bing‹-Verbraucherkatalog 1930, zitiert nach REHER, Eisenbahn-Spielzeug, 1977, S. 114.

[37] KLEIN SCHIPHORST, Blechspielzeug Eisenbahn, S. 6.

> Maschine unter Fortziehung großer Lasten so schnell bewegt. Dem kleinen Kinde aber sind diese Gesetze fremd, es sieht nur die Wirkung einer ihm unbekannten zauberhaften Kraft, darum ist auch das Eisenbahnspiel von einer geradezu unglaublichen Anziehungskraft auf fast alle Kinder, [...].«[38]

Hildebrandt ist also keineswegs der Ansicht, dass der Wert des Spiels mit der Eisenbahn in der mit der Stoppuhr kontrollierten Betriebssimulation liegt. Für ihn scheint sich die erzieherische Wirkung schon allein durch die kindliche Neugier an – und Ehrfurcht vor – dem Mysterium Eisenbahn einzustellen. Hildebrandts schwärmerische Vorstellung, wonach die Eisenbahn für Kinder ein größeres Wunderwerk sei als für Erwachsene, scheint allerdings zweifelhaft. Denn Technik, mit der man aufwächst, mag faszinierend sein, als Wunder empfindet man sie eher nicht. Für den Erwachsenen zu einer Zeit, in der die Eisenbahn verhältnismäßig neu war, stellte sie dagegen ein Wunder der Technik dar, geradezu eine Allegorie dessen, was die Menschheit zu leisten fähig ist. Dementsprechend kann man annehmen, dass das Spiel mit der Eisenbahn hier auch als Vorbereitung der ganzen Generation auf die Zukunft – im Sinne der Zukunft des Nationalstaates, der Gesellschaft, der Menschheit – gesehen wurde. Im bereits zitierten ›Bing‹-Katalog ist schließlich nicht einfach nur von den Anregungen die Rede, welche die Spielwaren den Kindern für die künftige Berufswahl vermitteln sollten, sondern auch davon, dass das Spielzeug »ihnen Verständnis« verschaffe »für das Ineinandergreifen von Technik und Wirtschaft«.[39]

Die ›Märklin‹-Kataloge werden Mitte der 1920er Jahre mit einem Vorwort gedruckt, demzufolge »das Zeitalter der Technik« der Jugend all die »Erfindungen, die das Alter nur langsam heranreifen sah, als etwas Selbstverständliches vor Augen« führe.[40] Und in einem anderen Katalog vom gleichen Hersteller heißt es:

> »Daß wir in einem Zeitalter der Technik leben, bedarf wohl keiner Betonung. Von morgens bis abends sind wir umgeben von den Wundern der Technik [...]. Viel vertrauter aber als wir ist das Kind mit der Technik, denn es hat ihre Entwicklung nicht bewußt verspürt, sondern ist mit ihr groß geworden.«[41]

Auffällig ist hier, dass Formulierungen wie »Wunder der Technik«, die auf das Staunen über und die Begeisterung für Technik seitens der Erwachsenen hindeuten, Hand in Hand gehen mit der Erkenntnis, wie selbstverständlich diese Technik für Kinder ist. Aus einer fortschrittsoptimistischen Perspektive ist es sinnvoll und notwendig, Kinder als Werkzeuge des Fortschritts (im Sinne einer Reproduktion der herrschenden Verhältnisse) zu sehen und mittels technischem Spielzeug zu sozialisieren. Gleichzeitig bedeutet dieser selbstverständliche Umgang mit Technik einen enormen Wissensvorsprung gegenüber der Elterngeneration und damit das Potenzial, in naher Zukunft selbst die Zügel in die Hand zu nehmen. Die (Spiel-

---

[38] HILDEBRANDT, Spielzeug im Leben des Kindes, 1904, S. 130.

[39] BING-SPIELWAREN, Katalog, 1927, S. 1.

[40] MÄRKLIN METALLSPIELWAREN (Katalog D1, Deutsche Ausgabe), 1981 (1924), S. 72.

[41] MÄRKLIN (Katalog D6, Deutsche Ausgabe), 1983 (1929), S. 144.

zeug) Eisenbahn, ein »kultisches Gerät, das erst Spielzeug geworden ist«,[42] verkörpert insofern gleichzeitig die Herrschaft der Eltern und Pädagogen und die Bedrohung derselben.

Spielen und Spuren: Spielzeugeisenbahn und kindliche Lebenswelt

Alle erwünschten oder zu vermeidenden Auswirkungen, die dem Eisenbahnspiel zugeschrieben wurden, beruhten auf der Annahme, dass Spielzeug auf eine bestimmte Art und Weise gebraucht wird. Wenn nämlich dem Spielzeug eine konkrete erzieherische oder sozialisierende Funktion zugesprochen wurde, konnte es diese nur dann erfüllen, wenn damit *wie vorgesehen* gespielt wurde. Aber wie konstituierte sich diese Art des Spiels? Wie kommt es, dass es diese *vorgesehene* Art und Weise des Spiels gab, und wodurch wurde diese geformt? Mit anderen Worten: Welche gesellschaftlichen Akteure und Institutionen waren es, die der Spielzeugeisenbahn eine Erziehungsfunktion zuschrieben, wie sahen diese aus und welchen Einfluss haben sie auf die Spielpraxis? Sigrid Jürgensen fasst die Bedeutung von Miniaturspielzeug in diesem Zusammenhang folgendermaßen zusammen:

> »Spielgegenstände, die die bestehende Objektwelt nachbilden, sollen eine Hilfe für das Kind bei der Sinngebung sein, sind bereits vergegenständlichter Sinn der Erwachsenen. [...] Die Miniaturwelt bewirkt zweierlei: eine starke Disziplinierung der Kinder durch Gewöhnung an gesellschaftliche Bedeutungsträger; und eine Verschärfung der [...] Kluft zwischen Kindern und Erwachsenen und dadurch die Möglichkeit, direkt oder indirekt über die Dinge auf Kinder Herrschaft auszuüben.«[43]

Genau diese direkt und indirekt ausgeübte Herrschaft mittels Objekten möchte ich nun anhand der Materialität der miniaturisierten Eisenbahnobjekte selbst sowie anhand von Praxis und Kontext des kindlichen Spiels mit Eisenbahnen deutlich machen, um mich dem *vorgesehenen* Gebrauch anzunähern.

Damit meine ich, dass die Eisenbahn nur dann ein Kind zu einer gewünschten Eigenschaft, wie beispielsweise Pünktlichkeit, erziehen konnte, wenn das Kind die Bahn auch möglichst entsprechend dem Vorbild der ›großen‹ Bahn bespielte und die Bahn nach bestimmten Ordnungen, zum Beispiel nach Fahrplan, betrieb. Die Orientierung an der ›echten‹ Bahn wurde also schlicht vorausgesetzt. Mehr noch: Eine hohe Original- und Maßstabstreue des Eisenbahnspielzeugs wurde zunehmend als Voraussetzung dafür beschrieben, dass das Spielzeug seine Erziehungsfunktion wahrnehmen konnte. Bei ›Märklin‹ beispielsweise hieß es um 1919:

> »Die Größenverhältnisse sind so genau eingehalten, daß unsere Miniaturanlagen durch ihre täuschende Wiedergabe großer Eisenbahnen ein entzückendes Gesamtbild geben, und ist

[42] BENJAMIN, Spielzeug und Spielen, 1972 (1928), S. 13.
[43] JÜRGENSEN, Spielwaren, 1981, S. 123–124.

> dabei auch hier wieder bis ins Kleinste dem erzieherischen Wert des Spieles Rechnung getragen worden.«[44]

Alle Hersteller (und mit ihnen wohl auch die Eltern und Pädagogen) gingen im Grunde immer von einer Simulation des ›echten‹ Eisenbahnbetriebs aus. Ein Kind, das seiner Phantasie freien Lauf ließ und die Eisenbahn wie ein Flugzeug in der Hand durchs Zimmer fliegen lässt, war nicht vorgesehen. Selbst das deutlich wirklichkeitsnähere Szenario des Unfalls wurde nur in wenigen Spielzeugbahnen aufgegriffen. In einer Zeit, in der Kriegsspielzeug ebenfalls etliche Seiten im Spielzeugkatalog einnahm, lag dies vermutlich weniger in der Tabuisierung von Tod und Zerstörung begründet als in der Idealvorstellung, wonach Unfälle bei der Eisenbahn nicht vorkämen. Eine Ausnahme bildete hier der »Katastrophenzug« von ›Märklin‹ aus dem Jahr 1901, der bei Aufprall in seine von Sprungfedern gehaltenen Einzelteile zersprang.[45] Um die vorvorige Jahrhundertwende wurde die Katastrophenbahn auch folgerichtig vielfach als »Verirrung«[46] bezeichnet. Denn die zerspringende Katastrophenbahn widersprach einer Tendenz der Modellbahn, die Art ihres spielerischen Gebrauchs festzulegen, etwas, dass ich mit Stefan Beck als »Kontingenzmanagment« bezeichnen möchte – denn auch für das Spiel mit Technik galt und gilt, was Beck für ›richtige‹ Technik im Industriezeitalter konstatiert: »Technik dient [...] der Austreibung von Ambivalenz, Zielfreiheit und selbstbewußter Nutzung von Optionen durch die Handelnden.« Beck spricht hier mit Foucault von einer »Mikrophysik der Macht«, durch die »die arbeitenden Körper zum richtigen Zeitpunkt am richtigen Ort zur Ausführung der vorgeschriebenen Bewegungen in Raum und Zeit gezwungen« werden.[47] »Vorgeschriebene Bewegungen in Raum und Zeit« – dies ist geradezu die perfekte Beschreibung für das, was Menschen mit großen und kleinen schienengebundenen Fahrzeugen anstellen (sollten).

Was die vorgeschriebenen Bewegungen anbelangt, so ergaben sich diese schon aufgrund der Gleisgeometrie: Im Gegensatz zu den ›Bodenläufern‹ des 19. Jahrhunderts bewegten sich die neuen Systembahnen ausschließlich auf Schienen und imitierten damit, was die Eisenbahn hinsichtlich der Möglichkeiten und Grenzen ihrer Bewegungsfreiheit im Kern auszeichnet. Im Zuge der Verkleinerung wurden diese Schienen auch immer häufiger nicht ad hoc auf dem Fußboden zusammengesetzt, sondern fest auf Tischen zu Anlagen montiert. Aber auch auf dem Wohnzimmerfußboden verlegte Gleise folgten in den Vorgaben und Vorschlägen der Hersteller einer – auch technisch bedingten – strengen Ästhetik der Symmetrie. Die Ordnung, in die das Eisenbahnspiel so gebracht wurde, kann man damit auch als ding-

---

[44] GEBR. MÄRKLIN & CIE., Hauptkatalog, 1919, S. 87.
[45] Vgl. REDER, Uhrwerk, Dampf und Strom, 1988, S. 87.
[46] REHER, Eisenbahn-Spielzeug, 1977, 66.
[47] BECK, Umgang mit Technik, 1996, 219.

liches Abbild der Bau- und Betriebsordnungen, welche die ›große‹ Eisenbahn strukturierten, begreifen.[48]

Aber nicht nur die Gleissysteme reproduzieren Ordnung: Sieht man sich das Zubehör zu den Spielzeugbahnen an, so wird auch hier deutlich, dass diese ungeachtet aller technischen Innovationen ein eher konservatives, Stabilität förderndes Medium ist: Die Bahnhöfe zum Beispiel waren bis in die 30er Jahre hinein überwiegend große, das Kaiserreich repräsentierende Gebäude, bei welchen zunehmend Wert auf Maßstabstreue und technische Ausführung anstelle von Ästhetik gelegt wurde. Architektonische Experimente wie der Jugendstil fanden indessen in der Modellwelt kaum Abbilder.[49]

Es ist außerdem bezeichnend, wie sehr in autobiografischen Erzählungen von Erwachsenen, die in ihrer Kindheit Spielzeugeisenbahner waren, immer wieder der Aspekt der Kontrolle der damaligen Erwachsenen über das kindliche Selbst herausgestellt wird. So heißt es im eingangs zitierten Bericht: »Dennoch war die Freude getrübt, weil ich die Lok niemals alleine mit Dampf fahren durfte.«[50] Der sichere Umgang mit Dampfloks, obwohl als Spielzeug für Kinder gedacht, erforderte eben viel Geschick und Umsicht, was dazu führte, dass Kinder häufig nur unter Aufsicht mit ihnen spielen durften. Gleiches gilt für die frühen Starkstrombahnen. Das Spiel, eigentlich eine Handlung der Kreativität und der relativen Freiheit, unterlag so einer ständigen Kontrolle.

Problematisch erscheint in der autobiografischen Erinnerung aber häufig nicht nur die Kontrolle, sondern auch das rege Interesse der Erwachsenen am Spielzeug ›Eisenbahn‹:

> »Ich erhielt zu Weihnachten eine Eisenbahn, die mittels Uhrwerk bewegt wurde. An besagtem Festabend war unser Onkel Hubert, Papas jüngerer Bruder, zu Gast. Er spielte, was meist der Fall ist, wenn Kinder eine Eisenbahn bekommen, leidenschaftlich damit, aber nur so lange, bis er das Uhrwerk überdreht hatte. Dann empfahl er sich, und Papa, der nun auch spielen wollte, bemerkte den Schaden. Alle Beteuerungen [...] halfen nichts, wir hatten die heißersehnte Bahn noch nicht einmal berühren dürfen, weil sich Onkel Hubert so draufgestürzt hatte. Papa wickelte einige Ankerbausteine – es waren tatsächlich Steine – in eine Serviette und prügelte meinen Bruder und mich, solange seine Kräfte reichten.«[51]

In den Gegenstand Spielzeugeisenbahn sind somit disziplinierende Momente eingeschrieben. Im Objekt (beziehungsweise im Objektkonglomerat aus Eisenbahn und Zubehör) sind bestimmte Normen materialisiert, die Teil größerer Diskurse

---

[48] Zu Beginn der Eisenbahngeschichte legten die verschiedenen Eisenbahnverwaltungen jeweils eigene Vorschriften zur Regelung des Eisenbahnbetriebs fest, die nach der Reichseinigung sukzessive durch übergreifende Regelwerke ersetzt wurden. Einen Meilenstein auf dem Weg zu dieser Vereinheitlichung der Normen für Bau, Betrieb und Ausrüstung bildete die Eisenbahn Bau- und Betriebsordnung von 1904, die auch den Ausgangspunkt der heute gültigen Eisenbahnbetriebsordnung bildet. Siehe z. B. N. N., Betriebsordnung, 1922.

[49] Vgl. REHER, Eisenbahn-Spielzeug, 1977, S. 91.

[50] Deutsches Tagebucharchiv, 917, 1, Konrad B. (geb. 1931), Autobiographie: 1. Die Schule des Lebens 1931–1958, o. S.

[51] WEBER, Weihnachten, 1993, S. 250.

um Eisenbahn, Technik und Erziehung sind. Die Objekte fordern aber auch einen bestimmten, sachgemäßen Umgang – nicht nur, um diese zu schützen, sondern auch, um die spielenden Menschen vor Schaden zu bewahren. Damit erfordern sie unter Umständen auch eine Überwachung der Einhaltung bestimmter Verhaltensnormen. Außerdem wird das Objekt als Spielzeug häufig auch von Erwachsenen als spannend und/oder wertvoll wahrgenommen, was zu einer Verstärkung der Kontrolle über Kind, Objekt und Spiel führt.

Fazit

Die ›große‹ Eisenbahn, Symbol der Industrialisierung und des technischen, wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Wandels, wurde in der bürgerlichen Gesellschaft um die vorletzte Jahrhundertwende mit gemischten Gefühlen wahrgenommen. Denn im ›Wunderwerk‹ Eisenbahn manifestierte sich die Beschleunigung des Alltags und die Geschwindigkeit des technischen Fortschritts mitsamt aller ambivalenten gesellschaftlichen Veränderungen, die jener mit sich brachte. Und mag die Eisenbahn im ersten Drittel des 20. Jahrhunderts auch nicht mehr die Ängste ausgelöst haben, die im 19. Jahrhundert von ihr ausgegangen waren, so blieb dennoch eine gewisse Ehrfurcht bestehen. Diese Ehrfurcht vor der Eisenbahn ist es, welche die erwachsenen Konzeptionen des kindlichen Spiels mit der Eisenbahn bestimmten, obwohl doch für das Kind die Eisenbahn bereits ein selbstverständlicher Bestandteil des Alltags war. Die kindliche Spielwelt wurde durch Miniaturisierung der Lebenswelt der Erwachsenen angeglichen – und die Frühgeschichte der Modelleisenbahn, die ja bis zum Ausbruch des Zweiten Weltkriegs fast nur als Spielzeugeisenbahn gedacht war, kann somit als Geschichte der Kolonisierung kindlicher Lebenswelten durch jene der Erwachsene gesehen werden. Denn über das Medium der miniaturisierten Eisenbahn wurden deren Gefühle, Werte und Normen in Bezug auf Technik, Verkehr, Industrialisierung und gesellschaftlichen Wandel an die Kinder vermittelt.

Damit einher ging aber auch eine Reproduktion herrschender Machtverhältnisse und gesellschaftlicher Wirklichkeiten durch ein und mit einem Objekt, dass diese Verhältnisse gleichzeitig zu verkörpern und – durch den Kompetenzvorsprung der nachfolgenden Generation – zu bedrohen schien. Tatsächlich scheint sich das Prinzip des Kontingenzmanagements als Mikrophysik der Macht in der Spielzeugeisenbahn in idealer Form zu manifestieren: Die quasi militärische Organisation der Reichsbahn mit ihren strengen Hierarchien und ihrer sprichwörtlichen Pünktlichkeit, die staatstragende Symbolik der Gründerzeitbahnhöfe, das Prinzip der Gleise, die den einzig möglichen Weg definieren, die Notwendigkeit der Überwachung des Betriebs – all diese kontingenzmindernden Prinzipien der ›großen‹ Eisenbahn fanden sich in der einen oder anderen Form auch in der kleinen Eisenbahn als pädagogischer Appell wieder. Im Objekt ›Spielzeugeisenbahn‹ kreuzten sich Vorstellungen von Erziehung, von Spiel, von Kindheit mit solchen von Tech-

nik, von Arbeit, von Ästhetik. Die Spielzeugeisenbahn war damit einerseits Ausdruck einer erzieherischen und überwachenden (und sicherlich auch schützenden) Macht von Erwachsenen über Kinder. Gleichzeitig unterlagen Erwachsene und Kinder gleichermaßen den Regeln eines Dispositivs, innerhalb dessen nur ein bestimmter, eng umrissener Umgang mit dem Objekt (Spielzeug-)Eisenbahn überhaupt denkbar war. Das ambivalente Verhältnis zwischen Mensch und Technik in einer Welt, die mehr und mehr von dieser bestimmt wurde, spiegelte sich somit im Spielzeug und nirgendwo so sehr wie in der Spielzeugeisenbahn, diesem technischen Wunderwerk zwischen Spur und Spiel.

Literatur

ARIÈS, Philippe, Die Geschichte der Kindheit. München 1975.

BECK, Stefan, Umgang mit Technik. Kulturelle Praxen und kulturwissenschaftliche Forschungskonzepte. Tübingen 1996.

BENJAMIN, Walter, Spielzeug und Spielen. Randbemerkungen zu einem Monumentalwerk. In: Ders., Gesammelte Schriften. Unter Mitwirkung von Theodor W. Adorno und Gershom Scholem, hg. von Rolf Tiedemann und Hermann Schweppenhäuser. Frankfurt/M. 1972 (zuerst 1928), S. 127–132.

BING-SPIELWAREN 1927 (Katalog). Faksimile-Abdruck in: Claude Jeanmaire (Red.), Bing Metall Spielwaren (Kataloge 1927–1932). Villingen 1986.

GEBR. MÄRKLIN & CIE., Hauptkatalog (Lehrmittel) O 19. Faksimile-Abdruck in: Carlernst Baecker/Dieter Haas/Dieter Jeanmaire (Hg.), Märklin 1919–1921: Neue Horizonte (Technisches Spielzeug im Wandel der Zeit, Bd. 6). Frankfurt/M. 1980, S. 21–234.

GOTTWALDT, Alfred, Spielzeug Eisenbahn. In: Stefan Poser (Hg.), Spiel mit Technik. Katalog zur Ausstellung im Deutschen Technikmuseum Berlin. Berlin 2007, S. 78–84.

GÜNTHER, Hanns, Wir spielen Eisenbahn. Ein Eisenbahnbuch für Jungen mit Anleitungen zum Selbstbau. Stuttgart 1928.

HILDEBRANDT, Paul. Das Spielzeug im Leben des Kindes. Berlin 1904.

HINRICHSEN, Torkild, Spielzeug. Ein Kindertraum. Spielen und Spielzeug in Norddeutschland aus der Sammlung des Altonaer Museums in Hamburg. Hg. vom Norddeutschen Landesmuseum und mit einer Einleitung von Gerhard Kaufmann. Husum 1996.

JÜRGENSEN, Sigrid, Spielwaren als Träger gesellschaftlicher Autorität. Ein Beitrag zur visuellen Soziologie. Frankfurt/M./Bern 1981.

KLEIN SCHIPHORST, Paul, Blechspielzeug-Eisenbahn. Von 1891–1910 (Märklin Bibliothek Bd. 23). o. O. 2008.

KLEIN SCHIPHORST, Paul, Die goldenen Jahre der Blechspielzeug-Eisenbahnen 1850–1909. Zürich 2002.

MÄRKLIN METALLSPIELWAREN, Märklin Katalog D1, Deutsche Ausgabe, 1924, Faksimile-Abdruck in: Carlernst Baecker/Dieter Haas/Dieter Jeanmaire (Hg.), Märklin: Neue Kundenkataloge, 1923–1927 (Technisches Spielzeug im Wandel der Zeit, Bd. 7). Frankfurt/M. 1981, S. 71–107.

MÄRKLIN, Katalog D6, Deutsche Ausgabe, 1929, Faksimile-Abdruck in: Carlernst Baecker/Dieter Haas/Dieter Jeanmaire (Hg.), Märklin: Die goldenen Zwanziger, 1928–1929 (Technisches Spielzeug im Wandel der Zeit, Bd. 9). Frankfurt/M. 1983, S. 113–196.

MANCHESTER, William, Krupp. Zwölf Generationen. München 1968.

N. N., Eisenbahn- Bau- und Betriebsordnung vom 4. November 1904; in Übereinstimmung mit dem im Reichs-Gesetzblatt veröffentlichten Wortlaut. 6. erg. Aufl. Berlin 1922.

REDER, Gustav, Mit Uhrwerk, Dampf und Strom. Vom Spielzeug zur Modelleisenbahn. 2. durchgesehene und ergänzte Auflage. Düsseldorf 1988.

REHER, Uwe, Eisenbahn-Spielzeug. Gestaltung, Produktion, Handeln, Anlagen, Spiel. Frankfurt/M./Villingen 1977.

VÄTERLEIN, Christian (Hg.), Biberacher Blechspielzeug. Musterbücher der Firma Rock und Graner aus der Zeit um 1875. Stuttgart 1997.

WAGNER, Botho G., Spielzeug und Modellbahnen. Von 1890 bis heute. München 2000.

WEBER, Hans Heinz, Mein Leben mit Weihnachten. In: Heinz Blaumeiser/Eva Blimlinger (Hg.), Alle Jahre wieder... Weihnachten zwischen Kaiserzeit und Wirtschaftswunder. (Damit es nicht verloren geht..., Bd. 25). Wien/Köln/Weimar 1993, S. 250–257.

Aufgeschnitten, bewegt, in Szene gesetzt: Eisenbahnmodelle im Museum

Elisabeth Müller

Prolog

Als ein Phänomen, das durch Infrastrukturen räumlich und durch den Betrieb raumzeitlich repräsentiert ist, war die im 19. Jahrhundert zunehmend flächendeckend präsente Eisenbahn die erste öffentlich sichtbare und damit für alle Bevölkerungsschichten als solche wahrnehmbare Technik.[1] Zudem waren die damals eingesetzten Dampflokomotiven Maschinen, die allein durch ihre optische Erscheinung beeindruckten, mitunter Angst auslösten,[2] aber auch Interesse weckten und Begeisterung verursachten. Ihren Weg ins Museum fanden Eisenbahnen indessen erst um 1900 – vor allem, weil für die Vermittlung ingenieurwissenschaftlichen Wissens an das Fachpublikum der Eisenbahn- und Verkehrsingenieure Lehr- und Lernorte geschaffen werden sollten. Anders als heute repräsentierten diese Museen folglich primär institutionalisiertes und verwissenschaftlichtes Wissen rund um die damals aktuelle Eisenbahntechnik. Anstelle des wirtschafts-, sozial-, kultur- und technikgeschichtlichen Wissens, das heutige Eisenbahnmuseen und -ausstellungen häufig vermitteln, wurden bau- und betriebstechnische Wissensbestände unter Einbeziehung unterschiedlicher museumsdidaktischer Methoden vermittelt: Neben Texttafeln und Originalobjekten wurden vor allem unterschiedliche Formen von Modellen für die Wissensvermittlung genutzt.

---

[1] Vgl. DB MUSEUM, Geschichte der Eisenbahn, 2009, S. 134.

[2] Mit den durch die Eisenbahntechnik ausgelösten Ängsten setzt sich Bernd Rieken in diesem Band ausführlicher auseinander.

Diese Modelle, ihre verschiedenen Formen und Verwendungen in der Vermittlung von Wissen über das technische System ›Eisenbahn‹, stehen im Fokus meines Beitrags. Dabei setze ich mich zunächst mit der historischen Entwicklung von technischen Museen und Eisenbahnmuseen auseinander, wobei ich der Veränderung der Ausstellungskonzepte – von der Vermittlung technischen Faktenwissens hin zur Vermittlung sozialer und kultureller Kontexte von Technik – besondere Aufmerksamkeit widme, ehe ich mich den Modellen selbst zuwende. Hier gilt mein Augenmerk den bislang eher bescheidenen theoretischen Ansätzen zu Technikmodellen im Allgemeinen und zu ihrer Verwendung in musealen Zusammenhängen im Besonderen. Anhand der Beispiele des Verkehrs- und Baumuseums Berlin, des Technischen Museums Wien und des Deutsche Bahn Museums Nürnberg führe ich schließlich aus, wie Modelle in Museen konkret eingesetzt werden, um den Besuchern technisches Wissen zu vermitteln.

Technische Museen und Eisenbahnmuseen: Historischer Entwicklungsgang, museologische Herausforderungen

Die Entwicklungsgeschichte technischer Museen ist sowohl durch die Museen selbst als auch durch Dritte gut dokumentiert. Ebenso sind methodische und theoretische Aspekte der Sammlung und Ausstellung von Technik bereits hinreichend reflektiert, wobei hier der Schwerpunkt der Forschungen bei Museen liegt, die erst in den achtziger Jahren des vergangenen Jahrhunderts gegründet wurden. Dies hat zur Folge, dass Verkehrsmuseen und Eisenbahnabteilungen in technischen Museen in der Literatur nur am Rande thematisiert werden, da in den in dieser Epoche neu gegründeten Museen vor allem Arbeit und Arbeitsbedingungen verhandelt werden. Die technischen Museen, die sich teilweise oder ausschließlich mit Verkehr beschäftigen, sind dagegen überwiegend bereits um 1900 gegründet worden.

Diese frühen Museen waren besonders auf die Zielgruppe des Fachpublikums, also Ingenieure und Auszubildende in technischen Betrieben, ausgerichtet[3] und zeigten – gewissermaßen als Enzyklopädien des technischen Fortschritts – technische Entwicklungen, Veränderungen und Funktionen. In der Folge wurden gerade die Ausstellungen, die Eisenbahntechnik thematisierten, so aufgebaut, dass sie die Struktur der Eisenbahnbetriebe widerspiegelten. Die Eisenbahnausstellung des Technischen Museums Wien beispielsweise folgte in ihrer Systematik lange den technischen Einheiten (Lokomotiven, Waggons etc.), in die auch Eisenbahnwerkstätten untergliedert waren.[4] Zum Verständnis des Aufbaus der Ausstellungen war also bereits technisches Vorwissen nötig. Dennoch wurde in den Publikationen, welche die Ausstellungen begleiteten, immer wieder betont, dass grundsätzlich

[3] Siehe hierzu die Rede von Staatsminister Paul v. Breitenbach zur Eröffnung des Verkehrs- und Baumuseums im Hamburger Bahnhof in Berlin am 14.12.1906, zitiert in STEINLE, Abstellgleis, 1983, S. 53; N. N., Verkehrs- und Baumuseum, 1906, S. 480.

[4] KEPNIK, Eisenbahnmuseum, 1968, S. 96.

auch »interessierte Laien« durch die Ausstellungen für Technik interessiert werden und dort technisches Wissen erwerben sollten.[5]

Bedingt durch den Zweiten Weltkrieg und die schwierige Ausgangslage in der Nachkriegszeit dauerte es einige Zeit, bis es in den Museen zu einer Reflexion der Ausstellungspraxen kam. Erst in den 1960er Jahren setzte ein Prozess des Nachdenkens ein. Zunächst änderte sich das Verständnis von Objekten, die jetzt auch als Träger historischer Informationen und damit als Ressource zur Bildung und Vermittlung von Wissen gesehen wurden.[6] Die Ausstellungskonzepte selbst wurden jedoch erst mit dem Aufkommen der Industriearchäologie in den 1970er Jahren verändert.[7] Das Zechensterben und die Stilllegung schwerindustrieller Betriebe infolge des beginnenden (post)industriellen Strukturwandels warfen die Frage auf, was mit den überflüssig gewordenen Anlagen geschehen sollte. In etlichen Fällen wurde diese Frage mit der Gründung neuer Industrie- und Technikmuseen an den Originalschauplätzen der Industriegeschichte beantwortet. Diese Museen verstanden sich jedoch nicht mehr als reine Technikmuseen, sondern wollten besonders die Wirtschafts-, Sozial und Kulturgeschichte thematisieren, in welche die Technik eingebunden war und auf die sie zurückwirkte. Und [g]alt es noch zu Beginn unseres Jahrhunderts, mit Hilfe des Museums technische Objekte überhaupt erst in den Rang kultureller Leistung zu heben, so sehen wir uns heute [2002] in allen unseren kulturellen Äußerungen von technischen Vorgängen bestimmt.«[8]

In diesen neueren Museen lag der Schwerpunkt folglich nicht mehr auf der Präsentation technischer Leistungen und der Vermittlung von technischem Verständnis, sondern auf der Kulturgeschichte, als deren Teil die Technikgeschichte nunmehr verstanden wurde.[9] Sammlungen in Museen sollten nicht mehr Selbstzweck sein, sondern dazu dienen, sozialgeschichtliche Inhalte zu dokumentieren und in Ausstellungen zu vermitteln.[10] Damit vollzog sich in den technischen Museen ein Umbruch, dem der Wandel der Einstellung zu den betrachteten Gegenständen im Fachkontext der Kulturanthropologie zumindest wesensverwandt ist. Zwar blieb im Fach die Beschäftigung mit Technik zu dieser Zeit auch dann noch ein Randphänomen, als sich mit Hermann Bausinger erstmals ein prominenter Fachvertreter zur Frage der Präsentation von Objekten in technischen Ausstellungen geäußert

---

[5] N. N., Verkehrs- und Baumuseum, 1906, S. 480; LÄMMERMANN, Verkehrsmuseum, 1966, S. 43.

[6] Als neueres Beispiel für diese Art des Umgangs mit musealen Objekten kann die Restauration eines Bahnpostwagens aus dem Jahr 1888 im Museum für Kommunikation Nürnberg dienen. Im Restaurierungsprozess wurden anhand der verschiedenen Lackierungen und Gebrauchsspuren Informationen über dessen Geschichte erschlossen. Zudem wurde nicht der Weg der Renovierung gewählt, sondern versucht so viele Spuren wie möglich zu sichern und somit ein aussagekräftiges Objekt zu schaffen. Siehe hierzu LANDESSTELLE, Technisches Kulturgut, 2005.

[7] KOESLING, Nähmaschinen, 2005, S. 11.

[8] MATTHES, Einführung, 2002, S. 3.

[9] Ebd., S. 4; Den Wandel vom technikgeschichtlichen zum sozialgeschichtlichen Ansatz in der Ausstellungskonzeption stellen auch PARENT, Arbeit und Alltag, S. 58, und LÖRWALD, Technikmuseen, 2000, fest.

[10] BÖNNIGHAUSEN, Museum, 1984, S. 181.

und dabei seine Bedenken gegenüber rein ergologischen Schausammlungen kundgetan hatte.[11] Doch wurde auch und gerade hier ein Wandel hinsichtlich des Zugangs zum ethnografischen Objekt vollzogen.

Es mag an der lang anhaltenden Enthaltsamkeit des Faches in Bezug auf technische Dinge liegen, dass die Querverbindungen zwischen Kulturanthropologie und technikmuseologischer Praxis zu diesem Zeitpunkt allenfalls rudimentär ausgebildet waren, dass es zwischen Fach und Technikmuseen zu diesem Zeitpunkt zu keinem Austausch gekommen ist. Fruchtbar wäre ein solcher Austausch allemal gewesen, denn der erneuerte volkskundlich-kulturanthropologische Zugang zur Sachkultur war durch eine fundierte Theoriediskussion geprägt, in deren Verlauf auch eine neue Objektorientierung eingefordert wurde. Diese neue Orientierung an den Dingen war bestimmt durch den »objekt-orientierten Zugriff (›vom Objekt aus‹) und damit in der Achtung der materiellen Objektivationen als ›Überreste‹, die mit der gleichen Sorgfalt und Genauigkeit zu behandeln und in ihrem Kontext zu erforschen und zu interpretieren sind wie Schriftquellen.«[12] Und genau diese Veränderungen im Umgang mit den Objekten erfolgten auch in der Ausstellungspraxis der neuen und neu gestalteten Technikmuseen. Anstelle von technischen Meisterwerken wurden nun die Beziehungen von Menschen und Techniken in den Vordergrund gestellt.[13]

Durch ihre flächendeckende Präsenz im öffentlichen Raum und ihre alltägliche Bedeutung für Millionen Menschen war die Eisenbahn zu der die Industrialisierung repräsentierenden Technik schlechthin geworden und weckte spätestens im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts das Interesse breiter Bevölkerungsschichten.[14] Die zunächst speziell als Lern- und Lehrorte für ein qualifiziertes Fachpublikum geschaffenen Eisenbahnmuseen wurden deshalb schon früh der breiten Öffentlichkeit zugänglich gemacht.[15] Als Institutionen, die der Fach- und Laienöffentlichkeit die Prinzipien der Errichtung von Eisenbahnanlagen, das Funktionieren von Rollmaterial und die Abläufe des Eisenbahnbetriebes vermitteln sollten, mussten sich solche Museen in ihrer Struktur schon deshalb von anderen Technik- und Gewerbemuseen unterscheiden, weil die Eisenbahn durch ihre Größe und in ihrer Funktion als Mittel zur Überwindung von langen Strecken alles andere als ›museabel‹ ist. Hinzu kommt, dass sich bei Eisenbahnmuseen – wie auch im Fall anderer Verkehrsmuseen – ein Grundwiderspruch zwischen der üblicherweise bewegungslosen Ausstellung im Museum und dem Kern dessen ergibt, was die ausgestellte Technik eigentlich leistet: die Bewegung zwischen verschiedenen Orten. Als Grundbedingung von Verkehr jedoch kann diese Bewegung im Museum – wie der Historiker

---

[11] BAUSINGER, Technik im Alltag, 1981, S. 242.

[12] OLIGMÜLLER, Volkskundliche Aspekte, 1990, S. 107.

[13] LÖRWALD, Technikmuseen, 2000, S. 83–84.

[14] Das Schifffahrts- und Kanalwesen, das sich ebenfalls im öffentlichen Raum befindet, ist deutlich weniger ausgeprägt als das Eisenbahnnetz.

[15] Die Vorgängereinrichtung des DB-Museums, das bayerische Museum für Eisenbahngeschichte, wurde 1882 gegründet und 1885 teilweise für die Öffentlichkeit zugänglich gemacht.

Jack Simmons in seiner Auseinandersetzung mit Verkehrsmuseen feststellt – stets nur simuliert werden. Das beste Eisenbahnmuseum sei deshalb, so Simmons, eine Eisenbahn in Betrieb.[16] Allerdings führt Simmons nicht weiter aus, ob er in diesem Zusammenhang an Konzepte von *living history* denkt, oder lediglich daran, bestimmte Strecken, Infra- und Suprastrukturen sowie passendes Rollmaterial zu bewahren und mit diesen technischen Objekten Betriebsabläufe zu Anschauungszwecken auszuführen. Auch die Frage, wie im laufenden Eisenbahnbetrieb Wissen von technischen, historischen oder sozialen Zusammenhängen vermittelt werden soll, beantwortet Simmons nicht. Hinzu kommt, dass weite Teile des Eisenbahnbetriebes, wie beispielsweise der Güterverkehr oder die Logistik hinter Fahrplänen, für den ›normalen‹ Bahnfahrer gar nicht oder nur teilweise erlebbar sind. Wollte man also den von Simmons vorgeschlagenen Weg beschreiten und mehr vermitteln, als nur ein Fahrerlebnis aus der Perspektive des Passagiers, so bedürfte es im Kontext einer zu musealen Zwecken unterhaltenen ›Eisenbahn in Betrieb‹ nicht nur des Zugangs zu weiten Teilen jener Betriebsanlagen, die aus Sicherheitsgründen üblicherweise nicht betreten werden dürfen, sondern auch erheblicher Anstrengungen zur Erläuterung dessen, was der Wahrnehmung der Bahnreisenden auch bei ›Museumsbahnen‹ üblicherweise verborgen bleibt.

Dass Simmons sich in seinen Ausführungen hauptsächlich mit Eisenbahnen und erst in zweiter Linie mit Verkehr im Allgemeinen beschäftigt, begründet er damit, dass die Eisenbahn auch in Verkehrsmuseen, die verkehrsträgerübergreifend angelegt seien, am vollständigsten präsentiert würden. Eisenbahnen könnten, so Simmons, in ein realistischeres Modellumfeld gestellt werden als die anderen Verkehrsmittel.[17] Damit diese These haltbar bleibt, muss man allerdings, wie Simmons es tut, Schiffe und Flugzeuge als Vergleichsgrößen heranziehen. Denn während Meere und Lufträume im Modell tatsächlich weniger realistisch dargestellt werden können als Modelle von Bahnanlagen, gilt dies beispielsweise für Straßen und Straßenverkehrsmittel keineswegs. Des Weiteren argumentiert Simmons dahingehend, dass das meiste Material zum Thema ›Eisenbahn‹ tatsächlich ausgestellt werden könne, so dass es unnötig sei, eisenbahntechnisches Wissen durch Simulationen und Modelle zu vermitteln.[18]

An dieser Stelle stößt Simmons an die Grenze seiner eigenen Argumentation, denn hier muss eingewendet werden, dass natürlich alle Einzelteile der Eisenbahntechnik auch als Originalobjekte ausgestellt werden könnten. In der Regel scheitert dies jedoch daran, dass auch große Museen nicht über den erforderlichen Platz verfügen, um ›die Eisenbahn‹ in ihrer Gesamtheit in Originalgröße auszustellen, zumal dann nicht, wenn auch nur ansatzweise versucht werden soll, die

---

[16] SIMMONS, Transport Museums, 1970, S. 17. Dieses Prinzip der ›Museumseisenbahn‹ setzte sich in Europa und Nordamerika mit dem nach dem Zweiten Weltkrieg einsetzenden Niedergang des Schienenverkehrs sukzessive durch und ist heute global verbreitet. Dabei wird hier nur selten ein zeitgemäßer, sondern ein ungleichzeitiger historischer Eisenbahnbetrieb präsentiert.

[17] Ebd., S. 19.

[18] Ebd., S. 20.

Objekte in ihren Funktionszusammenhängen zu präsentieren. Gerade die Bewegung im Raum, die Simmons völlig zu Recht als konstitutives Merkmal von Verkehr hervorhebt, lässt sich nur dann museal präsentieren, wenn eine Eisenbahn als Museumsbahn betrieben wird. Sobald die Eisenbahn also als raumgreifender technischer Zusammenhang ausgestellt werden soll, sobald es darum geht, der Vielfalt von Eisenbahnsystemen gerecht zu werden, und sobald die Eisenbahn als technisches Medium der Distanzüberwindung präsentieren werden soll, kann dies in einem klassischen Museum nur dann geleistet werden, wenn die Eisenbahn verkleinert wird.

Sicherlich lässt sich auch anhand einer Achse, eines Zylinders oder eines Elektromotors, eines Signals oder einer einzelnen Lokomotive, die in ihrer Dimension einen ganzen Saal eines Museums dominieren kann, etwas über die Eisenbahn lernen. Aber schon ein einzelner Waggon hat mindestens zwei Achsen, eine Dampflokomotive hat meistens zwei, mitunter drei oder vier Zylinder, der Elektromotor ist nur ein Teil einer elektrisch angetriebenen Lokomotive und ein einzelnes Signal kann das betriebliche Zusammenspiel von Vor- und Hauptsignalen, Weichen- und Rangiersignalen und ihren sicherheitsrelevanten Bedeutungen letztlich nur unbefriedigend vermitteln, so dass am Ende nur die Alternative zwischen einer ›richtigen‹ Museumsbahn und der Miniaturisierung der Eisenbahn bleibt. Hinzu kommt, dass gerade die Darstellung von Verkehr, also von Bewegungen im Raum, in einem klassischen Museum nur anhand von Modellen gezeigt werden kann. Simmons selbst stellt dies fest, wenn er von der »Simulation der Bewegung« spricht.[19] Das bedeutet, dass die Fahrzeuge selbst durchaus statisch präsentiert werden können, dass aber die Bewegung dieser Fahrzeuge zumindest glaubhaft vermittelt werden muss. Ein Originalfahrzeug, das – aufgestellt auf einem 15 oder 20 Meter langen Gleisstück – den Saal eines Museums bereits zur Hälfte ausfüllt, erscheint in diesem Zusammenhang wenig zielführend, während ein aus der Überblicksperspektive erlebtes miniaturisiertes Fahrzeugmodell im gleichen Saal, selbst dann, wenn es sich um ein statisches Modell handelt, Bewegung zumindest vorstellbar macht.

Dieses Sammlungs- und Vermittlungsproblem bleibt nicht auf Eisenbahnmuseen beschränkt: Vielmehr stehen viele technische Museen seit ihrer Gründung vor diesem oder vergleichbaren Problemen. Denn die meisten technischen Objekte[20] nehmen in Depots und Ausstellungen viel Platz ein und wirken vor allem aufgrund der Totalität ihrer Dimensionen. Dadurch gestaltet sich jedoch ihre Einbindung in Betriebsabläufe zum Zweck der Wissensvermittlung schwierig. Die Erziehungswissenschaftlerin Brigitte Lörwald, die sich in ihrer Dissertation eingehend mit der Vermittlung von Technik in Ausstellungen beschäftigt, schreibt:

> »Exponate im Technikmuseum lassen sich den Besuchern oftmals nur schlecht vermitteln. Ihre hochkomplexe technische Beschaffenheit können Laien allein durch Betrachtung des

[19] Ebd.

[20] Unter technischen Objekten werden in diesem Zusammenhang nicht Werkzeuge oder Haushaltsgeräte oder gar Unterhaltungselektronik verstanden, sondern Mittel der industriellen Produktion und deren Kontext. Es handelt sich dabei also um Dampfmaschinen, Industrieanlagen und Verkehrsmittel des Gütertransports.

> realen Objektes meist nicht vollständig begreifen. Weiterführende Informationen in Form von Texten langweilen womöglich die Besucher und verführen nicht zum Lesen. Hilfsmittel wie Fotos, Grafiken oder mechanische Funktionsmodelle können hier sicher einiges zur Vermittlung beitragen. Aber erst die elektronischen Medien können hier die Lücke schließen. Sie können ein Exponat nicht nur auf unterhaltsame Art vermitteln, sie können unter Einbeziehung der oben genannten Möglichkeiten – vom Text über das Foto bis zum Film – das Objekt in vielen Fällen vollständiger erschließen helfen.«[21]

So lange also keine elektronischen Medien zur Verfügung standen, konnte das große Originalobjekt und seine Einbindung in Bewegungsprozesse allenfalls durch Texte erläutert, anhand von Funktionsmodellen und mit Hilfe der Verkleinerung simuliert werden. Dies galt zumal unter dem Gesichtspunkt, dass die präsentierte Technik für das Laienpublikum nicht zur eigenen Lebenswelt gehört. Das Museum musste also vielfach nicht nur einen historischen Bruch,[22] sondern vor allem Brüche hinsichtlich der Fremdheit der Materie zu bewältigen helfen. Ob dabei der Versuch unternommen wurde, die Objekte aus sich selbst heraus sprechen zu lassen und sie nur mit wenigen zusätzlichen Informationen zu versehen oder sie aufwändig mit Hilfe unterschiedlichster Mittel zu inszenieren, ist eine Entscheidung, die vom jeweiligen Museum getroffen wurde.[23] Dabei erweist sich allerdings die Erwartung, dass die Dinge aus sich selbst sprechen vielfach als trügerisch, weil die meisten Museums-Dinge ja deshalb im Museum präsentiert werden, weil ihre Funktion und Bedeutung nicht selbstevident ist.

Es kann also gerade nicht unterstellt werden, dass Objekte, die in Museen ausgestellt werden, für sich selbst stehen, denn – wie die Philosophin Tabea Golgath herausstellt – eine »Aura des Objektes« existiert nur, wenn Vorwissen zum Objekt besteht.[24] Auch Gottfried Korff betont, dass Dinge keine »automatischen Eigenqualitäten« besitzen, sondern nur in Objektrelationen und unter Bezugnahme auf ihren Verwendungszweck definiert werden.[25] Lörwald unterstreicht darüber hinaus die Vermitteltheit von Objekten in Museen: »Keines der überlieferten Objekte erzählt aus sich heraus von den Bedingungen seiner vergangenen Existenz; es ist zunächst einmal ein stummer Zeuge der Geschichte, der sozusagen zum Leben erweckt werden muß.«[26] Dabei gilt Lörwalds Aussage in Bezug auf das historische Objekt nicht minder für die technischen Objekte der jeweiligen Gegenwart, weil auch sie zunächst nur stumme Zeugen bestimmter betrieblich-technischer Kontexte sind, über die sie selbst wenig oder nichts aussagen können.

Für Museen bedeutet dies allerdings, dass sie das Wissen über die Gegenstände vor allem über vermittelnde Maßnahmen an ihre Besucher bringen müssen. Gleichzeitig wird aber ihre im Verhältnis zu anderen Medien der Wissensvermittlung ›erhöhte

[21] LÖRWALD, Technikmuseen, 2000, S. 111–112.
[22] WINTER, Industriekultur, S. 150–151.
[23] LÖRWALD, Technikmuseen, 2000, S. 90.
[24] GOLGATH, Langweilige Museen, 2011, S. 34.
[25] KORFF, Dinge, 1999, S. 283.
[26] LÖRWALD, Technikmuseen, 2000, S. 90.

Glaubwürdigkeit‹ gerade durch die Originalität der ausgestellten Objekte erzeugt. Denn das Museum, so Korff, »verbürgt materielle Authentizitätseffekte in einer Welt der Vermitteltheit und Rationalität«.[27] Auch wenn Authentizitätseffekte eine Konstruktion sind, sind sie doch überaus wirkmächtig und bilden zweifellos den Mehrwert, von dem die Institution ›Museum‹ lebt. Deshalb kommen Museen auch nicht ohne Originalobjekte aus. Die ›Schweigsamkeit‹ der Objekte, der Platzmangel im Museum oder die Nichtverfügbarkeit einzelner Objekte bedingen allerdings häufig, dass Lücken in der Ausstellung durch bestimmte Formen der Inszenierung und medialen Präsentation geschlossen werden.[28] Und wurde das Schauen und Bewundern der Originalobjekte bis in die 1970er Jahre durch das didaktische Mittel des Lesens ergänzt,[29] so setzten die Museen seit den 1980er Jahren zunehmend audio-visuelle Mittel ein, »um die Sinne ihrer Besucher anzusprechen«.[30]

Die Präsentation von Originalobjekten im Museum erfordert immer eine Aufbereitung und bedarf der Vermittlung, die selbst dann Inszenierung ist, wenn es sich um die bloße Anordnung der Dinge handelt. Auch der Einsatz von Miniaturen wurde in diesem Zusammenhang längst erprobt, denn: »Schon im 19. Jahrhundert wurden Dioramen eingesetzt, um den Besuchern ein intensiveres Ausstellungserlebnis zu bieten.«[31] Als besonders hilfreich bei der Präsentation von Technik wurden funktionierende Modelle erachtet. So wies beispielsweise Oskar von Miller, der Gründer des 1925 eröffneten Deutschen Museums in München, darauf hin, dass gerade Betriebsvorführungen von Maschinen dazu dienen könnten, deren Funktionsweise zu vermitteln.[32] Stefan Mattern führt zur Konzeption des Deutschen Museums weiter aus:

> »Die Effektivität eines musealen ›Lehrplans‹ erhöht sich durch eine anschauliche (Dioramen) und vereinfachende Darstellung komplexer Inhalte mittels der exemplarischen Qualität von Originalen oder Funktionsmodellen, deren Arbeitsweise vorgeführt oder vom Besucher selbst ausgelöst werden kann. Die Aufstellung eines einzigen Originals oder Modells ist dann der lückenlosen Präsentation ganzer Entwicklungsperioden vorzuziehen, wenn deren verwirrende Vielfalt einen Lernprozeß beim Betrachter eher verhindert.«[33]

Inszenierungen in Ausstellungen wurden vor allem deshalb eingesetzt, weil auf diese Weise komplexe Zusammenhänge vermittelt werden konnten: »Durch die Einbindung des Objektes in eine gestaltete Umwelt wird dem Exponat ein Teil

---

[27] KORFF, Dinge, 1999, S. 282.

[28] LÖRWALD, Technikmuseen, 2000, S. 90.

[29] GOLGATH, Langweilige Museen, 2011, S. 30.

[30] Damit meint Golgath Dioramen, wie sie noch heute beispielsweise im Technischen Museum in Wien zu finden sind. Siehe ebd., S. 92.

[31] LÖRWALD, Technikmuseen, 2000, S. 92.

[32] MATTERN, Theorie des Museums, 1988, S. 146. Die Betriebsvorführung originaler Maschinen gehört dabei insofern zur Frage nach der Verwendung von Modellen im Museum, als zum einen diese Maschinen immer erst noch präpariert werden mussten, so dass die zu zeigenden Prozesse überhaupt sichtbar wurden. Zum anderen werden die Maschinen dadurch, dass sie etwas vermitteln sollen, von Einzelobjekten zu Stellvertretern, d. h. Modellen, für gleichartige Maschinen.

[33] Ebd., S. 148.

seiner ursprünglichen Umgebung zurückgegeben und diese für die Besucher erlebbar gemacht.«[34] Statt die Objekte nur für sich allein stehen zu lassen, wurden sie durch die Inszenierung in einen historischen oder sozialen Zusammenhang gestellt. Allerdings ist auch dieser Zusammenhang nur vermittelt und kann keinen ›echten‹ Einblick in historische Lebenswelten bieten. Die Inszenierung von Objekten in Ausstellungen kann dabei auf unterschiedliche Weisen geschehen. Eine mögliche Form sind begehbare Inszenierungen:

> »Die zentrale Kategorie dieses Museumskonzeptes ist der Mensch. Das Objekt verliert im Rahmen dieses Museumskonzeptes seine Bedeutung als wichtigstes Medium des Informationstransfers. Im Dienste des sozialen Auftrags können Objekte deshalb auch dem konsumierenden Gebrauch ausgesetzt sein, d. h. angefasst bzw. ausprobiert werden und dadurch zum Verbrauchsgut werden.«[35]

Technische Prozesse wurden darüber hinaus häufig durch Schauproduktionen dargestellt, in deren Verlauf den Zuschauern die Herstellung bestimmter Produkte und die Funktion von technischem Gerät vorgeführt wurde. Aber auch hier gilt, dass das Besondere der Vorführung das Ideal der authentischen Erfahrung nicht erreichen kann: »Der Besuch einer Schauproduktion, so antiquarisch sie auch mit älterem Gerät und mit Patina ausgestattet ist, bleibt im übrigen eine reine Betriebsbesichtigung ohne historische Tiefe.«[36] Für den Bereich der Verkehrs- und Eisenbahnausstellungen hieße dies, dass die Bahnfahrt, die um der Vermittlung von (historischer) Eisenbahntechnik willen unternommen wird – ganz gleich wie gut die Inszenierung auch ausfallen mag – nicht vermitteln kann, wie es sich anfühlt, mit dem jeweiligen Fahrzeug auf der jeweiligen Strecke in einem (ungleichzeitigen) alltäglichen Kontext zu fahren.[37]

Da die meisten Eisenbahnmuseen bereits um die Wende vom 19. zum 20. Jahrhundert eröffnet worden sind, gilt für sie der Umbruch in der Ausstellungspraxis der 1980er Jahre nur bedingt. Meist blieben die Ausstellungen lange relativ unverändert bestehen oder wurden nur entlang des schon bestehenden Konzeptes erweitert oder modifiziert. In den Ausstellungen wurde weiterhin technisches Wissen vermittelt, während die Neugründungen der 1980er Jahre dem Trend der Alltagskontextualisierung folgten. Das Berliner Verkehrs- und Baumuseum kann an dieser Stelle aufgrund der Jahrzehnte langen Sondersituation eines ›Dornröschenschlafs‹ zwischen Ost- und Westberlin nicht als Beispiel herangezogen wer-

[34] LÖRWALD, Technikmuseen, 2000, S. 94.

[35] GOLGATH, Langweilige Museen, 2011, S. 39.

[36] OLIGMÜLLER, Volkskundliche Aspekte, 1990, S. 135.

[37] Kognitionstheoretisch betrachtet, hebelt dieses Argument die Vorstellung von Simmons aus, wonach das beste Eisenbahnmuseum die musealisierte ›echte‹ Eisenbahn selbst sei. Dennoch bleibt Simmons' Argument immerhin insofern richtig, als letztlich jede museale Präsentation vor diesem Problem steht. Die Museumseisenbahn erlaubt jedoch immerhin eine Reihe von Kontextualisierungen, die ein Museum nicht ermöglichen kann. Besonders der zentrale Aspekt der Bewegung im Raum kann unter praktischen Gesichtspunkten betrachtet, am besten mittels einer ›echten‹ Eisenbahn vermittelt werden.

den.[38] Für das Technische Museum Wien gilt jedoch, dass das gesamte Haus, nachdem es allmählich zu einem Museum des Museums geworden war, Anfang der 1990er Jahre umstrukturiert wurde. Stephan Hofinger, der eine Neukonzeption für das Technische Museum vorgelegt hat, schrieb 1992 über das Museum vor dessen Umgestaltung: »Aus heutiger Sicht drängt sich das Bild eines gut gepflegten Dachbodens auf.«[39]

Eisenbahnmodelle und Modelleisenbahnen im musealen Kontext

Der Begriff des Modells ist vielschichtig und bedarf einer genaueren Definition: Vereinfacht gesagt ist jedes Vor- oder Abbild eines Gegenstandes ein Modell. Modelle dienen vielfältigen Zwecken. Sie können bei der Entwicklung von Maschinen oder der Vermittlung technischen Objektwissens helfen, sind repräsentativ oder als Spielzeug gedacht.[40] Weder der Maßstab noch die Materialität spielen dabei zunächst eine Rolle. Wenn im Folgenden nun von Modellen die Rede ist, können somit unterschiedlichste Gegenstände gemeint sein. So dienten Modelle zum Beispiel bei der Entwicklung von Eisenbahnen zunächst nicht als deren Abbilder, sondern als Vorbilder,[41] denn Dampfmaschinen wurden oft erst als Modelle entworfen, um so zu testen, ob sie funktionierten,[42] wobei häufig auch verkleinernde Maßstäbe verwendet wurden. Nicht ganz zu Unrecht konstatiert Hansrudolf Schwabe: »Die allererste Lokomotive, wenn man so sagen will, war ein Modell!«[43] Darüber hinaus werden mit dem Begriff des Modells natürlich auch Nachbildungen technischer Objekte zum Zwecke des Kinderspiels oder zur Vermittlung technischen Wissens verstanden.

Dem Einsatz von Modellen in Ausstellungen und Museen wurde in der Literatur über Ausstellungsobjekte insgesamt wenig Aufmerksamkeit geschenkt. Offensichtlich wurden Technikmodelle von den Museen nur als eine von vielen Objektgruppen behandelt, die gesammelt und in Ausstellungen gezeigt werden konnten. Kommen verkleinerte Modelle in der Literatur vor, dann nicht etwa unter objektästhetischen und didaktischen, sondern unter eher banalen praktischen Gesichtspunkten. So lassen etwa Maria Borgmann und Reinhard Demps vom Deutschen Technikmuseum Berlin lapidar wissen:

---

[38] Das Verkehrs- und Baumuseum lag zwar nach dem zweiten Weltkrieg im Britischen Sektor Berlins, als Anfang der 1950er Jahre die Zuständigkeiten für die Eisenbahnliegenschaften geklärt wurden, wurde jedoch das Museum bei der Übergabe der im Westen liegenden Infrastruktur vergessen. Da die Westalliierten kein vom Osten betriebenes Museum zulassen wollten, war das Verkehrs- und Baumuseum bis in die achtziger Jahre geschlossen. NUßBAUM, Eisenbahnmodelle, 1998, S. 20.

[39] HOFINGER, Greifbare Technik, 1992, S. 8.

[40] NUßBAUM, Eisenbahnmodelle, 1998, S. 8.

[41] JENTSCH, Verständigung, 1999, S. 3.

[42] Zum Einsatz von Modellen in der Planung siehe LÜHNING, Vom ernsthaften Spiel, 2013, S. 5.

[43] SCHWABE, Lokomotivmodelle, 1978, S. 10.

> »Natürlich spielen im Technikmuseum Modelle von Eisenbahnen, Schiffen und Flugzeugen eine ganz besondere Rolle, schon deshalb, weil viele dieser Objekte gar nicht mehr erhalten oder auch viel zu groß sind, um auf eine begrenzte Ausstellungsfläche zu passen.«[44]

Sollen indessen Materialität und Funktion von Modellen an sich untersucht werden, so erweist sich die Literaturrecherche als weitgehend erfolglos, denn eine fundierte Theorie oder Methodik der Präsentation von Modellen ist bislang nicht entwickelt worden, obwohl technische Modelle schon seit dem 17. Jahrhundert in Lehrsammlungen zu finden sind.[45] Zwar hat die Sächsische Landesstelle für Museumswesen 1999 eine Broschüre mit dem Titel »Technische Modelle als Museumsbestand« herausgegeben,[46] doch bezieht sich diese vor allem auf die frühen Sammlungen von Universitäten und Fürstenhöfen. Eine jüngere Ausgabe der Zeitschrift des Deutschen Technikmuseums Berlin setzt ebenfalls einen Schwerpunkt beim Thema ›Modelle‹ und nimmt – bedingt durch die Struktur des Sammlungsbestandes des Museums – sogar vornehmlich Eisenbahnmodelle in den Fokus.[47] Darin weist der Museumsmitarbeiter Felix Lühning auf eine nahezu magische Anziehungskraft von Modellen hin: »Dem Reiz des Modells vermag sich niemand zu entziehen«.[48] Diesen Reiz bringt Lühning in Zusammenhang mit der Funktion von Modellen, die darin bestünde, dem Betrachter ein spielerisches Lernen zu ermöglichen und sich aufgrund der Größenverhältnisse »als Herrscher fühlen zu dürfen«.[49] Besonders betont Lühning die Lehrfunktion von Modellen, denn diese seien häufig »detaillierte und funktionierende Objekte«.[50] Als verkleinerte dreidimensionale Objekte könnten sie ganz anderes er-fasst werden, als dies an Originalen oder anhand zweidimensionaler Darstellungen möglich sei. Zudem seien sie – und hier holen die praktischen Gesichtspunkte die theoretischen bereits wieder ein – rascher und billiger herzustellen beziehungsweise zu beschaffen als Originale.[51]

Als Modelle für noch zu schaffende Originale wurden technische Miniaturobjekte seit etwa 500 Jahren vor allem aus ökonomischen Gründen eingesetzt, weil sie einerseits mit den technischen Vorrichtungen für sämtliche Funktionen des zu schaffenden Originals ausgestattet werden können, in der Herstellung aber viel weniger Kosten aufwerfen als der in Originalgröße hergestellte Prototyp einer Maschine.[52] Und mehr noch:

> »Maßstabgetreue Modelle veranschaulichen nicht nur Konstruktion und Funktion der Maschinen, sondern dienen auch als Vorlage für die Ausführung im Großen. Ihre Dreidimen-

---

[44] BORGMANN/DEMPS, Zu dieser Ausgabe, 2013, S. 3.

[45] LÜHNING, Vom ernsthaften Spiel, 2012, S. 5.

[46] Siehe hierzu die einzelnen Beiträge in SÄCHSISCHE LANDESSTELLE FÜR MUSEUMSWESEN, Technische Modelle, 1999.

[47] Zeitschrift der Stiftung Deutsches Technikmuseum Berlin, 2013.

[48] LÜHNING, Vom ernsthaften Spiel, 2012, S. 4.

[49] Ebd.

[50] Ebd., S. 5.

[51] Vgl. ebd, S.4. Siehe hierzu auch BÖNIG, Industriemuseen, 2002, S. 18.

[52] LÜHNING, Vom ernsthaften Spiel, 2012, S. 5.

> sionalität hatte gegenüber der zeichnerischen Darstellung lange – bei komplexen Anlagen der Verfahrenstechnik bis ins 20. Jahrhundert – große Vorteile für das Erfassen komplizierter räumlicher Strukturen.«[53]

Solche Modelle hatten seit dem 17. Jahrhundert Eingang in die Lehrsammlungen wissenschaftlicher Akademien gefunden, wobei die Möglichkeit, ein Modell leicht in seine einzelnen Bestandteile zerlegen und es wieder zusammenbauen zu können, dabei half, neue technische Produkte – sowohl in ihrem Entwicklungsprozess als auch im Nachvollzug ihrer Funktion – zu verstehen.[54] Gerade deshalb wurden Modelle im Kontext von Technikmuseen oft als gleichwertiger Ersatz des Originals gesehen.[55] Dabei wurde allerdings häufig selbstverständlich-unausgesprochen unterstellt, dass es sich bei den Museumsbesuchern um ein qualifiziertes Fachpublikum handelt, welches sich unter sachkundiger Aufsicht mit den Modellen beschäftigt. Dass das Laienpublikum beim Be-Greifen der Modelle außen vor und auf die Betrachtung der meist in Glasvitrinen verwahrten Miniaturmaschinen beschränkt blieb, wurde hier offenbar nicht weiter reflektiert.

Als besonders problematisch erscheint ein unhinterfragter Einsatz von Modellen immer dann, wenn es sich bei dem vermittelten Wissen nicht nur um technisches Wissen an sich, sondern um Technik innerhalb sozialer und historischer Kontexte handelt. Denn den unbestreitbaren praktischen Vorteilen, die sich durch die Verwendung von Modellen ergeben, steht das Problem einer verzerrten Wahrnehmung dessen gegenüber, was das Original in seiner Dimension ausmacht:

> »Modellminiaturen treten nicht in Konkurrenz zum Original. Sie führen Vergangenes plastisch vor Augen, helfen den Ausstellungen und Museen Platz zu sparen und ermöglichen andere Perspektiven. Auf Puppenstubenformat verkleinerte Wirklichkeit verniedlicht jedoch und blendet soziale Probleme aus.«[56]

Modelle als Wissensformatierungen

Die gesammelten Objekte sind in Museen zweifellos die zentralen Medien der Wissensvermittlung, und gerade Ausstellungen zu technischen Themen werden entlang der Sammlungsbestände aufgebaut und durch Texte und Bilder ergänzt. Doch welches Wissen ist in den Eisenbahnmodellen gespeichert? Bei meinen Vorort-Recherchen im DB-Museum Nürnberg und im Technischen Museum Wien, bei der Sichtung der relevanten Literatur über technische Museen im Allgemeinen und das Verkehrs- und Baumuseum in Berlin im Besonderen bin ich auf verschiedene Formatierungen von Wissen in und über Eisenbahnmodelle gestoßen: Zum einen handelt es sich hierbei um Wissen über die Fahrzeuge des Eisenbahnverkehrs, das sich in Originalfahrzeugen, besonders aber auch in den verschiedenen Fahrzeug-

[53] LACKNER, Sammlungen, 2009, S. 44.
[54] MENDE, Technische Sammlungen, 1995, S. 19.
[55] LÜHNING, Vom ernsthaften Spiel, 2012, S. 6.
[56] NUßBAUM, Eisenbahnmodelle, 1998, S. 8.

modellen manifestiert. Zum andern ist es Wissen über den Eisenbahnverkehr als komplexes System. Und gerade dieses Wissen über die Zusammenhänge unterschiedlicher hintereinander oder synchron ablaufender Handlungen, die unter Zuhilfenahme unterschiedlichster technischer Objekte in ihrer Gesamtheit den raumzeitlichen Ablauf ›Schienenverkehr‹ konstituieren, kann – aufgrund der Struktur von Museen – ausschließlich anhand von Modellen gezeigt werden. Hierzu dienten und dienen die Modellbahnanlagen, die nicht nur ein Spielzeug, sondern auch Demonstrationsobjekt des Eisenbahnverkehrs sein können.[57] Anhand solcher aus handelsüblichen Modellbahnsystemen zusammengestellten Anlagen konnte und kann dem Museumspublikum zumindest ein kleiner Einblick in die Komplexität von Schienennetzen, Fahrplänen und Bahnbetrieb vermittelt werden. Explizit zu diesem Zweck wurde beispielsweise die Modellbahnanlage im DB-Museum aufgebaut: »Die Modellbahn hat den Zweck, den Besuchern des Verkehrsmuseums etwas mehr Einblick in den Eisenbahnbetrieb zu geben, als dies üblicherweise den Reisenden vom Bahnsteig oder vom Zugfenster aus möglich ist.«[58]

Solche Anlagen wurden häufig durch Dioramen ergänzt, mit deren Hilfe Teilaspekte des Betriebsablaufes detailliert dargestellt werden. Im DB-Museum Nürnberg wurde beispielsweise mit Hilfe eines Dioramas der komplexe Weg der Stromversorgung elektrisch betriebener Eisenbahnen aufgezeigt, während in der Eisenbahnabteilung des Technischen Museums Wien der Ausflugsverkehr auf der Semmering-Bahn anhand eines Dioramas thematisiert wurde. Dieses Diorama zeigte ein rustikales Ausflugslokal vor einem Gebirgspanorama, das von der Bahnstrecke erschlossen wurde. Besonderes Detail war dabei die miniaturisierte Staffelei mit angefangener Skizze der im Diorama dargestellten Aussicht, die symbolisch für die Ausflugsgäste und Hobbymaler am Semmering steht.

Die technische Funktion von Lokomotiven wird im Museum an Vorführmodellen gezeigt. Gerade im Verkehrs- und Baumuseum bestach die ständige Ausstellung »durch ihre zahlreichen beweglichen und lebendigen Modelle«.[59] Zu Vorführungszwecken besonders geeignet sind dabei Schnittmodelle. Diese wurden speziell für die Demonstration im Museum angefertigt, indem zumeist eines von vielen gleichwertigen Objekten aufgeschnitten wurde, so dass die Technik im Inneren der Lokomotive einsehbar wurde. Heute werden diese Modelle nur noch selten vorgeführt, weil sie zu Ausstellungsstücken ihrer selbst und ihrer eigenen Geschichte

[57] LÄMMERMANN, Verkehrsmuseum, 1966. Im Kontext des von der Projektgruppe besuchten Modellbahnvereins und bei den Feldbahn-Freunden in Eichenberg, deren Verhältnis zur Eisenbahnen von Margaux Erdmann in diesem Band untersucht wird, wurde neben dem Spielcharakter der Anlagen auch immer betont, dass hier Wissen über Prozesse des Eisenbahnverkehrs im Kleinen vermittelt werden. Die Modelleisenbahner wiesen beispielsweise darauf hin, dass an ihrer Modellbahnanlage die Schaltsysteme und Zusammenhänge der echten Eisenbahn nachvollzogen werden könnten.

[58] DEUTSCHE BUNDESBAHN, Modellbahnanlage im Verkehrsmuseum, 1962, S. 4.

[59] Zeitschrift des Vereins Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen 24 (1933), zit. n. STEINLE, Abstellgleis, 1983, S. 67.

geworden sind und deshalb die Angst vor Verschleiß und Beschädigungen dieser besonderen Objekte groß ist.[60]

Eine weitere museumstypische Modellform bilden Lokomotivmodelle, die – meist in Vitrinen – über beweglichen Schienen installiert sind. Bei solchen Modellen kann durch den Besucher selbst oder durch einen Museumsmitarbeiter der Vorführmodus aktiviert werden, der darin besteht, dass die Schienen unter dem Fahrgestell in Bewegung gesetzt werden. Indem sich dann die Schienen unter den beweglichen Rädern bewegen, bringen sie diese zum Rollen und setzen auch alle weiteren Teile des Fahrwerks in Bewegung. Durch diese Form der musealen Inszenierung scheint sich das Fahrzeug selbst zu bewegen, obwohl es tatsächlich an seinem Platz verbleibt. Solche Modelle erzeugen freilich nur die Illusion einer Bewegung im Raum, bieten indessen aber die Möglichkeit zur Vermittlung von Erkenntnissen über die Funktionsweise der mitunter komplexen Konstruktionen der Triebwerke von Dampflokomotiven und älterer Elektro- und Dieselloks.

Besonders manifestiert sich technisches Wissen schließlich in den Lehrmodellen, die in den Eisenbahnwerkstätten gebaut wurden, da diese Modelle das Resultat eines Nachbildungsprozesses sind und Originalfahrzeuge in verkleinertem Maßstab darstellen. Dabei ist das eigentliche Wissen, im wörtlichen wie im übertragenen Sinne, in ihrem Inneren gespeichert. Denn der Aufbau des technischen ›Innenlebens‹ der Loks ist entscheidender Bestandteil des Herstellungsprozesses dieser Modelle.[61] Dieses Wissen kann jedoch vom Betrachter – besonders wenn es sich um technische Laien handelt – nach Fertigstellung der Modellloks nicht mehr oder nur zum Teil erfasst werden.

Wurde oder wird indessen versucht, mit Hilfe von Modellbahnanlagen, die dem Aspekt der Bewegung gerecht werden, die Komplexität des Schienenverkehrs darzustellen, so ergeben sich hinsichtlich der Wissensvermittlung weitere Problemstellungen. Schließlich darf nicht vergessen werden, dass es sich auch hier um in mehrfacher Hinsicht verkleinerte und reduzierte Abbilder des Schienentransports handelt. Denn auch komplex angelegte Modelleisenbahnanlagen, die etwa das Ineinanderzahnen von Weichen- und Signalstellung, Zugfahrten, Zugbegegnungen oder -überholungen aufzeigen, werden de facto mit anderen Mitteln betrieben und gesteuert, als die ›richtige‹ Eisenbahn. Doch gerade weil solche Anlagen die Komplexität der ›Wirklichkeit‹ stets reduzieren und nur Teilaspekte von Komplexität herausgreifen und vermitteln, wird es anhand der Anlagen auch technischen Laien

---

[60] LJUBIC, Aufgeschnitten, 2008, S. 118. Valentina Ljubic beschreibt in diesem Aufsatz detailliert eine Lok, die als eines unter vielen gleichwertigen Museumsobjekten aufgeschnitten wurde, so dass ihr Inneres sichtbar wurde. Die Lok wurde zum Vorführungsobjekt in der Schausammlung. Sie merkt an, dass natürlich auch durch Grafiken die Funktionsweise erklärt werden könne. In der Vorführung sei allerdings nicht nur der Erlebniswert größer, sondern es könnten darüber hinaus auch Verständnisfragen gestellt werden (ebd., S. 120).

[61] Solche unter Beteiligung von Lehrlingen hergestellte Lokomotivmodelle wurden nicht nur in musealen Kontexten, sondern bis in die achtziger Jahre hinein häufig auch in Vitrinen in den Bahnhofshallen größerer Städte ausgestellt, wobei häufig durch Münzeinwurf ein Elektromotor in Gang gesetzt werden konnte, der Räder und Triebwerke des Fahrzeugs in Bewegung setzte. Meistens wies hier eine Aufschrift auf die Herstellung im Kontext bestimmter Ausbildungsgänge hin.

möglich, Einblicke in Teilaspekte technisch-betrieblicher Abläufe des Schienenverkehrs zu nehmen. Besonders in den Begleittexten zu frühen Eisenbahnausstellungen wurde betont, dass die Modelle einen Einblick in das Funktionieren von Eisenbahntechnik geben. So hieß es etwa im Führer zum Verkehrs- und Baumuseum von 1920/21:

> »Die Modelle, die teils in staatlichen oder privaten Werkstätten aus staatlichen Mitteln angefertigt wurden, teils von Privatfirmen in hochherziger Weise geschenkt worden sind, stellen getreue Nachahmungen der Ausführungen in wirklicher Größe oder in kleinerem Maßstabe dar, an denen alle wesentlichen Einzelheiten studiert werden können. Ein Teil der Modelle von Lokomotiven, Bremsen, Sicherheitsanlagen usw. können des besseren Verständnisses wegen mittels Preßluft oder Elektrizität in Bewegung vorgeführt werden.«[62]

Nicht ohne Stolz wird hier darauf verwiesen, dass es sich bei den präsentierten Objekten um originalgetreue Nachbildungen handelt, welche die Funktion der einzelnen technischen Vorrichtungen zum Teil sogar in Bewegung präsentieren können. Deutlich wird aber gleichwohl, dass es sich um Nachbildungen handelt, die sogar teilweise – wie etwa im Falle des Bremssystems eines Fahrzeugs – nur Ausschnitte des komplexen Gesamtzusammenhangs bilden, der das Funktionieren des Systems ›Eisenbahn‹ erst ermöglicht. Weil aber dieser Gesamtzusammenhang nur zu begreifen ist, wenn die Einzelfunktionen im Detail begriffen werden, weil der Gesamtzusammenhang der ›richtigen‹ Eisenbahn so komplex ist, dass er erst im Zusammenwirken zahlreicher – durch unterschiedliche Berufsbilder mit je individuellen Ausbildungsgängen markierte – Spezialisten ermöglicht wird, führt das Begreifen des Gesamtsystems damals wie heute zwangsläufig über die Sektion, die Vereinfachung und häufig über die Verkleinerung.

Doch auch dann, wenn einzelne museale Objekte Ausschnitte technischer Zusammenhänge illustrieren, ist bei der Mehrzahl der Eisenbahnmodelle am Ende doch nur noch das Äußere zu sehen. Der Blick ins Innere und damit auf die Technik an sich und auf ihr Funktionieren bleibt dem Betrachter versagt. Zudem zeigen Eisenbahnmodelle und Modelleisenbahnen zwar eine breite Varianz von Lokomotivtypen, bilden aber keine individuellen Fahrzeuge ab. Das bedeutet, dass Gebrauchs- und Verschleißspuren, die zum Beispiel an gesammelten Originalfahrzeugen durchaus zu finden sind, an den Modellen nicht gezeigt werden. Auch fehlt den Lokomotivmodellen der Gesamtzusammenhang des Eisenbahnverkehrs, ohne den Eisenbahnen in der Realität nicht zu denken sind. Die meisten Modelle konnten zudem nicht in Bewegung gezeigt werden. Allerdings muss festgehalten werden, dass auch in Bewegung gesetzte Modelle üblicherweise kein Wissen über das Funktionieren der Technik zeigen, da diese im Inneren der Fahrzeuge verborgen bleibt. Deshalb sind Schnittmodelle für Ausstellungen von besonderer Bedeutung, auch wenn sie heute nur noch selten im Einsatz gezeigt werden.

Vor diesem Hintergrund erscheint es durchaus sinnvoll, dass in den Museen häufig verschiedene Modelltypen gezeigt wurden. Denn unter Zuhilfenahme der

[62] N. N., Rundgang, 1920, S. 3.

statischen oder beweglichen Modelle von einzelnen Lokomotiven oder Waggons, von Dioramen und Modellbahnanlagen sollte jeweils ein bestimmter Lerneffekt erzielt werden und erst die Gesamtheit aller ausgestellten Originalobjekte und Modelle sollte und konnte zum Verständnis des komplexen Gesamtsystems ›Eisenbahnbetrieb‹ führen. Während also etwa an Lokomotivmodellen die Gestalt von einzelnen Maschinen und die historische Genese des Lokomotivbaus repräsentiert werden kann[63] oder – besonders dann, wenn es sich um bewegliche Modelle handelt – die Technik der Fahrzeuge erklärt wird, werden mit Dioramen spezifische Ausschnitte des Betriebes thematisiert. In der Betrachtung der Modelleisenbahnanlage soll sich dabei ein Gesamtzusammenhang erschließen, der auf ›das Ganze‹ des Eisenbahnbetriebs verweist.

Dabei kann allerdings nicht übersehen werden, dass gewisse Aspekte des Eisenbahnverkehrs in den verschiedenen Ebenen der Modellwelten fehlen. So fehlt letztlich zwangsläufig stets der soziale Aspekt dessen, was zur Darstellung kommt. Denn der Gebrauch der Maschinen durch Menschen, das Zusammenspiel zwischen Mensch und Maschine und zwischen Menschen mit unterschiedlichen Aufgaben, ist im Modell nur unzureichend darstellbar. Dementsprechend befinden sich selbst auf den Modellbahnanlagen nur selten menschliche Figuren, an den verschiedenen Eisenbahnmodellen fehlen sie meist ganz, und selbst dort, wo Figuren zur Illustration des Faktors ›Mensch‹ im Eisenbahnbetrieb Verwendung finden, kann die Interaktion zwischen den Akteuren allenfalls angedeutet werden. Dies bedeutet, dass gerade dann, wenn es gilt, Erkenntnisse der aktuellen Technikforschung, die sich besonders mit dem Verhältnis zwischen Menschen und Technik auseinandersetzt, in Museen zu präsentieren, die Medien ›Modell‹ oder ›Modellanlage‹ an ihre Grenzen stoßen. Dies gilt umso mehr, je weiter der Kontext gefasst wird, in den man bestimmte technische Elemente als eingebettet betrachtet. So bleibt etwa in dem bereits erwähnten Diorama des Technischen Museums Wien zur Semmeringbahn ausgeblendet, wie stark der Kontrast von idyllischer Landschaft und hoch technisiertem Verkehrsmittel ist und wie die Reise mit dieser Bahn erlebt wird. Dies muss letztlich ausgeblendet bleiben, weil diese Zusammenhänge mit Hilfe des Mediums ›Modelleisenbahnanlage‹ nicht ausgedrückt werden können. Je mehr soziale und kulturelle Aspekte ins Zentrum der Aufmerksamkeit rücken und je mehr der Aspekt der Techniknutzung gegenüber dem der Technikfunktion akzentuiert wird, desto weniger erscheinen Modelle und Modellanlagen zur Wissensvermittlung geeignet. Festzustellen bleibt hier allerdings, dass derlei Themenstellungen bislang auch unter Zuhilfenahme von Originalobjekten nicht oder nur selten aufgegriffen werden und – diesseits einer kaum vorstellbaren (historischen)

[63] Besonders Oskar von Miller vertrat für das Deutsche Museum in München das Konzept einer »sich ständig verbessernden Reihe«. LÖRWALD, Technikmuseen, 2000, S. 77. Aber auch im Verkehrs- und Baumuseum wurden die Exponate so aufgestellt, dass sich eine Entwicklung von älteren zu neueren Teilen erkennen ließ. Das Deutsche Bahn Museum Nürnberg plant gegenwärtig für die dort gesammelten Lehrlingsmodelle einen neuen Ausstellungsraum, in dem diese ebenfalls wieder so aufgestellt werden sollen, dass eine Entwicklung von älteren zu neueren Eisenbahntypen dargestellt wird.

Inszenierung im Rahmen einer Museumseisenbahn – auch nur schwer museal vermittelt werden können.[64]

Bedingt durch den Umstand, die Modelle im Museum nur als Repräsentanten der leider nicht im gewünschten Maße ausstell- und sammelbaren Originalfahrzeuge zu begreifen, wird gerne übersehen, dass auch die Modelle selbst Objekte sind, die schon an sich ausstellungswürdig wären.[65] Hinzu kommt, dass in den meisten Inszenierungen der Eisenbahnmodelle Figuren von Menschen fehlen. Ohne diese aber fehlt den Miniaturen die Relation, die ihren Maßstab verdeutlichen würde, so dass ihre Qualität als verkleinertes Abbild von etwas Größerem der Wahrnehmung entzogen bleibt.[66] Denn ist etwa eine Schnellzugdampflokomotive der deutschen Baureihe ›03‹ im Original knapp 24 Meter lang und misst ein Treibrad dieser Maschine zwei Meter, so war das im Verkehrs- und Baumuseum ausgestellte Lehrlingsmodell im Maßstab 1:10 noch 2,4 Meter lang und das Treibrad maß noch 20 Zentimeter. Auf einer Modelleisenbahnanlage des in Museen oft verwendeten Maßstabs 1:87 (Nenngröße ›H0‹) schrumpft die mächtige Lokomotive entsprechend auf 27,5 Zentimeter Länge; deren Treibräder indessen kommen auf den harmlosen Durchmesser von knapp 2,3 Zentimetern. Das kulturelle Moment der professionellen Beherrschung dieser im Original tatsächlich ›großen‹ Maschine, die Selbst- und Fremdwahrnehmung derer, die den kraftstrotzenden Koloss unter Kontrolle halten, die potenzielle Gefahr, die von dieser Lokomotive ausgeht, kann mit Hilfe des verkleinerten Abbildes nicht dargestellt werden.

Im Falle von Modellbahnanlagen kommt zu der geringen Größe der technischen Elemente erschwerend hinzu, dass das Museum hier zumindest größtenteils auf handelsübliche Erzeugnisse der Modelleisenbahnhersteller und damit auf Materialien zurückgreift, die gemeinhin symbolisch für ein Spielzeug für Kinder, Jugendliche oder mehr oder minder schrullige erwachsene Männer stehen. Wird aber zur Wissensvermittlung ein Format gewählt, das die Betrachter primär in spielerische Kontexte einordnen, so besteht die Gefahr, dass die Lerneffekte, die eigentlich mittels der Miniaturen erzielt werden sollten, ausbleiben, weil das gewählte Medium nicht hinreichend ernst genommen wird.

Der Blick auf die Verwendung von Modelleisenbahnen in Museen zeigt, dass kleine Eisenbahnen nicht nur von verschiedenen Akteursgruppen zum spielerischen Lernen und ernsten Vergnügen genutzt werden. Auch in der institutionellen

---

[64] Eine Ausnahme bilden die zwischen 2001 und 2005 neu eröffneten Bereiche der Dauerausstellung des Deutsche Bahn Museums. Dort wird die Geschichte der Eisenbahn in Zusammenhang mit historischen Ereignissen gestellt. Im Bereich »Ein Jahrhundert unter Dampf« wird etwa anhand der Silhouetten verschiedener Personen gezeigt, wie Menschen unterschiedlicher sozialer Schichten in verschiedenen historischen Epochen mit der Eisenbahn gereist sind. In den Bereichen »Im Dienst von Demokratie und Diktatur« und »Auf getrennten Gleisen« wird der Eisenbahnverkehr in seinen Verflechtungen mit den politischen Ereignissen im Deutschland des 20. Jahrhunderts präsentiert.

[65] LÜHNING, Vom ernsthaften Spiel, 2012, S. 7. Im persönlichen Gespräch mit Mitarbeitern des Deutsche Bahn Museums habe ich allerdings erfahren, dass derzeit überlegt werde, einen eigenen Raum für die dort gesammelten 1:10 Modelle zu schaffen, in dem diese entsprechend gewürdigt werden können (Gespräch vom 13.05.2013).

[66] Ebd.

Wissensvermittlung spielen sie eine bedeutende Rolle. Dies beginnt mit dem Bau der Modelle durch Lehrlinge und endet mit der Verwendung der verschiedenen Modelltypen in unterschiedlichen Bereichen der Ausstellungen. In der langen Zeit, die Modelle schon in Museen verwendet werden, dienten sie dabei nicht nur dazu, technisches Faktenwissen zu veranschaulichen, die Zusammenhänge von Eisenbahnverkehr zu verdeutlichen oder das Funktionieren von Maschinen zu zeigen. Darüber hinaus wurden die Modelle teilweise auch zum Ausstellungsstück ihrer selbst und gewannen dadurch eine weitere Dimension, die in neuen Ausstellungen berücksichtigt werden muss. Sich mit Modellen und ihrer Verwendung in Museen zu beschäftigen, bleibt somit weiterhin ein lohnendes Forschungsfeld.

Literatur

BAUSINGER, Hermann, Technik im Alltag. In: Zeitschrift Für Volkskunde 77 (1981), S. 227–242.

BÖNIG, Jürgen, Industriemuseen zwischen Sozial-, Kultur- und Technikgeschichte. In: Jörg Feldkamp (Hg.), Wohin führt der Weg der Technikhistorischen Museen? Chemnitz 2002, S. 17–21.

BÖNNIGHAUSEN, Helmut, Fünf Branchen ein Museum. In: Museumskunde 49 (1984) 3, S. 179–183.

BORGMANN, Maria/DEMPS, Reinhard, Zu dieser Ausgabe. In: Zeitschrift der Stiftung Deutsches Technikmuseum Berlin und der Freunde und Förderer des DTMB e. V. 52 (2012) 5, S. 3.

DB MUSEUM DEUTSCHE BAHN AG (Hg.), Geschichte der Eisenbahn in Deutschland. Band 1. Ein Jahrhundert unter Dampf. Die Eisenbahn in Deutschland 1835-1919. Vorgeschichte und Anfänge. Aufbruch ins Industriezeitalter. Katalog zur Dauerausstellung im DB Museum. Nürnberg 2009.

DEUTSCHE BUNDESBAHN, Bundesbahndirektion Nürnberg (Hg.), Beschreibung und Betriebsanleitung für die Modellbahnanlage im Verkehrsmuseum Nürnberg. o. O. 1962.

GOLGATH, Tabea, »Langweilige Museen? Nein, danke!« – Nachhaltige Vermittlungsmethoden in Ausstellungen. o. O. 2011.

HOFINGER, Stephan D., Greifbare Technik – ein Museumskonzept. Wien 1992.

JENTSCH, Frieder, Zur Verständigung. In: Sächsische Landesstelle für Museumswesen (Hg.), Technische Modelle als Museumsbestand. Berichte und Erfahrungen. Chemnitz 1999, S. 3.

KEPNIK, Bruno, Das österreichische Eisenbahnmuseum. In: Verein zur Förderung des Technischen Museums (Hg.), Festschrift 50 Jahre Technisches Museum Für Industrie Und Gewerbe in Wien. Wien 1968, S. 95–99.

KOESLING, Volker, Haben Nähmaschinen Geschichte? In: Landesstelle für die nichtstaatlichen Museen beim Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege (Hg.), Technisches Kulturgut: Der Bahnpostwagen von 1888 des Museums für Kommunikation Nürnberg. 2005, München/Berlin, S. 9–19.

KORFF, Gottfried, Dinge: unsäglich kultiviert. Notizen zur volkskundlichen Sachkulturforschung. In: Franz Grieshofer/Margot Schindler (Hg.), Netzwerk Volkskunde. Ideen und Wege. Festgabe für Klaus Beitl zum siebzigsten Geburtstag. Wien 1999, S. 273–290.

LACKNER, Helmut, Die frühen Sammlungen. Instrumente der Astronomie und Physik sowie Modelle zu den Bereichen der Landwirtschaft und Produktionstechnik zeigen die Welt vergangener Jahrhunderte. In: Helmut Lackner/Katharina Jeswein/Gabriele Zuna-Kratky (Hg.), 100 Jahre Technisches Museum Wien. Wien 2009, S. 22–47.

LANDESSTELLE für die nichtstaatlichen Museen beim Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege (Hg.), Technisches Kulturgut: Der Bahnpostwagen von 1888 des Museums für Kommunikation Nürnberg. München/Berlin 2005.

LÄMMERMANN, Christa, Verkehrsmuseum Nürnberg und Volksbildung. Maschinengeschriebene Diplomarbeit. o. O. 1966.

LJUBIC, Valentina, Aufgeschnitten – und sie bewegt sich doch! In: Ursula Dorfner/Barbara Benedikt (Hg.), Lok-Motive. Wien 2008, S. 118–123.

LÖRWALD, Brigitte, Die Entstehung von Technikmuseen seit Beginn der achtziger Jahre als Folge der Musealisierung von Industrie und Technik. o. O. 2000.

LÜHNING, Felix, Vom ernsthaften Spiel. Das Modell als didaktisches Mittel. In: Zeitschrift der Stiftung Deutsches Technikmuseum Berlin und der Freunde und Förderer des DTMB e. V. 52 (2013) 5, S. 4–7.

MATTHES, Michael, Einführung. In: Institut für Museumskunde, Staatliche Museen zu Berlin Preußischer Kulturbesitz (Hg.), Museumspädagogik in Technischen Museen: Dokumentation des 2. Symposions 1. Bis 2. Oktober 2000 in Mannheim. Berlin 2002, S. 3–4.

MATTERN, Stefan, Pädagogische Perspektiven einer Theorie des Museums. Überlegungen am Beispiel der Bildungskonzeption eines technischen Museums. Frankfurt/M./Bern/New York/Paris 1988.

MENDE, Michael, Technische Sammlungen und industrielle Entwicklung. In: Thomas Werner (Hg.), Das k. k. National-Fabriksprodukten-Kabinett. Technik und Design im Biedermeier. München/New York/Wien 1995, S. 14–27.

N. N., Das Verkehrs- und Baumuseum in Berlin. In: Zeitung des Vereins Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen 75 (1935) 24, S. 480–483.

N. N., Rundgang durch das Verkehrs- und Baumuseum Berlin. Invalidenstr. 50 und 51. Zustand Winter 1920/1921. Berlin 1920.

N. N., Verkehrs- und Baumuseum in Berlin. o. O. 1906.

NUßBAUM, Uwe, Eisenbahnmodelle: Schätze aus dem Verkehrs- und Baumuseum. Berlin 1998.

OLIGMÜLLER, Johannes Georg, Volkskundliche Aspekte der neuen Industriemuseen im Reinland. In: Rheinisches Jahrbuch für Volkskunde 28 (1990), S. 107–152.

PARENT, Thomas, Arbeit und Alltag. In: Blätter für Technikgeschichte 69/70 (2008), S. 55–71.

SÄCHSISCHE LANDESSTELLE FÜR MUSEUMSWESEN (Hg.), Technische Modelle als Museumsbestand. Berichte und Erfahrungen. Chemnitz 1999.

SCHWABE, Hansrudolf, Lokomotivmodelle unter Dampf. Planung, Bau, Betrieb. Düsseldorf 1978.

SIMMONS, Jack, Transport Museums in Britain and Western Europe. London 1970.

STEINLE, Holger, Ein Bahnhof auf dem Abstellgleis. Der ehemalige Hamburger Bahnhof in Berlin und seine Geschichte. Berlin 1983.

WINTER, Ursula, Industriekultur: Fragen der Ästhetik im Technik- und Industriemuseum. In: Wolfgang Zacharias (Hg.), Zeitphänomen Musealisierung. Das Verschwinden der Gegenwart und die Konstruktion der Erinnerung. Essen 1990, S. 246–260.

Zeitschrift der Stiftung Deutsches Technikmuseum Berlin und der Freunde und Förderer des DTMB e.V. 52 (2013) 5.

Die Kleinbahn im Kopf: Erinnerungen zwischen Göttingen und Duderstadt

Anna Schäfer

»Die Kleinbahn im Kopf«?

> »Kleinbahnen sind gestorben und wir verlängern ihr Leben im gewissen Sinne künstlich durch Dokumentation, durch Sammeln von Fahrzeugen. Und es ist eigentlich immer schön, wenn man der Vergangenheit oder dem Tode was entreißen kann, um das mal so blumig zu sagen. Und ja, sie lebt halt!«[1]

Nicht ganz frei von Pathos begründet Herr B.[2] mit diesen Worten sein zur Begeisterung gesteigertes Interesse an der Gartetalbahn zwischen Göttingen und Duderstadt und umreißt damit das Forschungsthema dieses Beitrages in nur drei Sätzen. Das, worum es im Folgenden geht, ist die längst stillgelegte und weitgehend demontierte Kleinbahn im Gartetal als Erinnerungsobjekt und lebendige Kleinbahn im Kopf.

»Die Modelleisenbahn – Fragen an ein eigenartiges Hobby«, so lautete der Titel des Lehrforschungsprojektes, durch welches die vorliegende Forschung angestoßen wurde. Im Zentrum dieser Lehrveranstaltung stand die eigenartige Begeisterung einer nicht zu unterschätzenden Zahl (männlicher) Personen für das Verkehrsmittel Eisenbahn, wobei zunächst vor allem Modelleisenbahnen und nostalgische Museumsbahnen in den Fokus genommen worden waren, ehe das themati-

[1] Interview mit Herrn B., Göttingen, 15.05.2013.

[2] Um die Anonymität der Forschungspartner zu wahren, sind alle Namenskürzel frei erfunden und lassen keinen Rückschluss auf Personen zu.

sche Spektrum entlang der Interessen der Studierenden aufgeweitet wurde. Exkursionen nach dem ›Miniatur Wunderland Hamburg‹,[3] einer kommerziell betriebenen Modelleisenbahnausstellung, zu den als eine Art *living museum* betriebenen ›Harzer Schmalspurbahnen‹[4] und zum Freigelände einer Vereinigung, die sich dem ›Spiel‹ mit historischen Feld- und Industriebahnen verschrieben hat, lieferten zu Beginn des zweisemestrigen Projektseminars Einblicke in bislang unbekannte Szenen und Denkanstöße für die eigene Forschungstätigkeit. Das ›Hobby‹ beziehungsweise die Begeisterung für Modelleisenbahnen, (schmalspurige) Museumsbahnen oder auch die ›normale‹, die ›große‹ Eisenbahn bildeten dabei die thematischen Schwerpunkte.

Im Zuge dieser Annäherungen an bislang unvertraute Themen ist mir als Forschender aufgefallen, dass sich ein Teil der Bahnliebhaber nicht nur für ›reale‹, soll heißen, als Miniaturen oder in Originalgröße existierende Objekte begeistern kann, sondern auch für längst nicht mehr (dreidimensional) existierende Eisenbahnen. Solche Eisenbahnen verkehren zwar nicht mehr in der Landschaft, aber sehr wohl in Büchern, Broschüren und auf Internetseiten,[5] in alten privaten oder veröffentlichten Filmaufnahmen, in privaten Fotoarchiven und in den Diskursen von Eisenbahnfreunden, so dass man mit einigem Recht von einer auf die Eisenbahn bezogenen Erinnerungskultur sprechen kann. Nun ist die Erforschung von Erinnerungskulturen kein neues Phänomen in der Kulturanthropologie und ihren Nachbarfächern.[6] Allerdings soll es in diesem Beitrag über individuelle und kollektive Erinnerungsdimensionen hinaus um Fantasien und Gedankenspiele eisenbahninteressierter Akteure gehen, die mithin Dimensionen annehmen, die dem entsprechen, was in der Jugendsprache als »Kopfkino« bezeichnet wird.

Um nicht nur die auf eine längst stillgelegte Kleinbahn bezogene Erinnerungskultur als solche zu erschließen, sondern gerade auch das, was in Menschen vorgeht, wenn sie sich vorstellen, dass etwas, das weg ist, noch da und die Geschichte – zumindest auf bestimmten Feldern – anders verlaufen wäre, wurde in der Forschung vor allem auf zweierlei Stimuli zurückgegriffen, die das Erzählen erleichtern sollten: auf bildliche und schriftliche Dokumente und dingliche Zeitzeugen einer-

---

[3] Nähere Informationen zum Hamburger ›Miniatur Wunderland‹ finden sich im Internet unter http://www.miniatur-wunderland (30.12.2014).

[4] Nähere Informationen zu den ›Harzer Schmalspurbahnen‹ finden sich im Internet unter http://www.hsb-wr.de (30.12.2014).

[5] Stellvertretend für das reichhaltige Angebot sei hier nur auf wenige Beispiele verwiesen: Vergessene Bahnromantik im Odenwald. DVD, Rio-Grande-Videothek, 2012; MIHAILESCU/MICHALKE, Vergessene Bahnen in Baden-Württemberg, 1988; STRACK/JOHANSSON, Die Kleinbahn Bielstein-Waldbröl. Chronik einer fast vergessenen Eisenbahn im Oberbergischen, 2000; Vergessene Bahnen in Osthessen, Westthüringen und Baden-Württemberg, Website unter http://www.vergessene-bahnen.de/ (30.12.2014). Hier reiht sich freilich auch die Website zur Gartetalbahn ein http://www.gartetal bahn.de (30.12.2014).

[6] Zahlreiche Veröffentlichungen beziehen sich in diesem Zusammenhang auf die Zeit des Nationalsozialismus. Siehe z. B. MOLLER, Vielfache Vergangenheit, 2003; LENZ/SCHMIDT/VON WROCHEM, Erinnerungskulturen, 2002. Zu Erinnerungskulturen siehe darüber hinaus auch OESTERLE, Erinnerung, 2005; ERLL, Kollektives Gedächtnis, 2008.

seits und auf die wenigen erhalten gebliebenen baulichen Relikte andererseits. Im Angesicht von Fotos, Zeitungsartikeln, Videoaufzeichnungen und weiteren Materialien, die sich in den privaten Sammlungen der Akteure befinden, wurden in den Wohnungen der Eisenbahnenthusiasten die Fragen aufgeworfen: Worin liegt die Motivation, die Gartetalbahn als Interessengebiet oder Hobby zu wählen? Und warum werden alte Fahrkarten, Fotos und Filme gesammelt? Mit dem Fahrrad auf dem alten Bahndamm unterwegs und im Kreise der Insider vor einem zunächst nichts sagenden Geländer oder Häuschen in der freien Landschaft stehend, wurde indessen gefragt: Was geht in den Köpfen vor, wenn ein Artefakt im Raum wahrgenommen wird? Und worin liegt der Sinn einer individuellen oder im Kollektiv fast schon ritualisierten, wiederkehrenden Fahrradtour auf der ehemaligen Eisenbahntrasse?

Für mich selbst war die Forschung über das Erinnern an die Gartetalbahn ein Ausflug in mein eigenes näheres räumliches wie soziales Umfeld – ein Ausflug, der mich in eine naheliegende und doch fremde Welt geführt hat. Geboren in Göttingen, habe ich lange vor Aufnahme meines Studiums bereits meine Kindheit und Jugend in der Umgebung der Stadt verbracht, und auch aktuell lebe ich in Göttingen. Umso mehr hat es mich erstaunt, dass ich von der Gartetalbahn und von ihrer Bedeutung in der kollektiven Erinnerung in der Region erst Kenntnis erlangt habe, als mein Blick für den Eisenbahnenthusiasmus aufgrund der thematischen Ausrichtung der Lehrveranstaltung geschärft worden ist. So gesehen bedurfte es erst einer Exkursion in die (relative) Ferne, zu den Harzer Bimmelbahnen, und des Erlebens dessen, was die Begeisterung für Eisenbahnen an kulturellen Merkwürdigkeiten hervorbringt, um zu erkennen, dass »Das Abenteuer gleich um die Ecke«[7], an meinem Wohnort, beginnt.

Die Gartetalbahn und ihre Liebhaber

»Funkenstiebend durch die Dörfer«,[8] »Fauchende Rübenbahn-Romantik«,[9] »Schmierseife, Wettrennen und wütende Lokführer«[10] – so oder so ähnlich lauteten die Schlagzeilen zu den Artikeln, die 1997 in diversen lokalen Tageszeitungen anlässlich des hundertsten Jahrestags der Eröffnung der Gartetalbahn abgedruckt wurden. Schon anhand dieser Schlagzeilen wird zweierlei deutlich: Die Erinnerung der Gartetalbahn spielt im lokalen Kontext auch fast 40 Jahre nach ihrer Demontage eine Rolle, und in der Erinnerung wird ganz offensichtlich romantisiert und verniedlicht, was ursprünglich einem eher banalen Zweck gedient hat. Denn die Schmalspurbahn mit einer Spurweite von 750 Millimetern wurde von einer von Stadt und

[7] BRUCKNER/FINKIELKRAUT, Abenteuer, 1981.

[8] Funkenstiebend durch die Dörfer, Zeitungsausschnitt (Göttinger Tageblatt vermutl. 1997)

[9] Fauchende Rübenbahn-Romantik, Göttinger Tageblatt, 28.02.1998, S. 19.

[10] Schmierseife, Wettrennen und wütende Lokführer, Zeitungsausschnitt (Göttinger Tageblatt vermutl. 1998)

Kreis Göttingen, Gemeinde Rittmarshausen und dem privaten Eisenbahnunternehmen ›Lenz & Co. GmbH‹ gegründeten Gesellschaft als Transportmittel für die im Hinterland von Göttingen erzeugten Zuckerrüben errichtet. Eine gewisse Bedeutung erlangte die Bahn auch im Personenverkehr. Zehn Jahre nach der Betriebsaufnahme zwischen Göttingen und Rittmarshausen wurde die Strecke sogar bis nach Duderstadt verlängert, doch wurde der Abschnitt Rittmarshausen–Duderstadt schon 1931 wieder stillgelegt. Was fortan blieb, war der Abschnitt Göttingen–Rittmarshausen. Aber auch dieser unterlag letztlich im Wettbewerb der Verkehrsträger dem als wirtschaftlicher erachteten Straßentransport. Der letzte Personenzug verkehrte zu Himmelfahrt 1957, und nach einem letzten Einsatz bei der Rübenkampagne im Herbst des folgenden Jahres wurde die Strecke 1959 formell stillgelegt und in der Folge abgebaut.[11]

Die letzte Fahrt bedeutete allerdings nicht das endgültige Ableben der Gartetalbahn, hinterlässt diese doch bis heute noch ihre Spuren: sei es in physisch erfassbaren und erlebbaren Elementen, wie einem auf der ehemaligen Strecke angelegten Fahrradweg, sei es auf der Ebene individueller und kollektiver Erinnerungen in den Köpfen von Heimatforschern und Eisenbahnliebhabern. So leistet die Göttinger Gartetalbahn bis heute einen signifikanten Beitrag zur Konturierung der lokalen Identität. Menschen erinnern sich, dokumentieren und präsentieren – in Büchern, im Internet und in Erzählungen. Die Rede ist von Technik und von Begebenheiten, die einpasst sind in Vorstellungen von lokalen Alltagen vor 60, 70 oder 100 Jahren. Und genau hier liegt der gemeinsame Nenner von Eisenbahnenthusiasten und ›ganz normalen‹ Heimatforschern und Lokalhistorikern. Denn die Gartetalbahn und ihre Relikte sind nicht nur für Eisenbahnfans von großem Interesse, sondern auch für Heimatbegeisterte ein prägnantes – wie der Psychologe Tilman Habermas sagen würde – »Erinnerungsobjekt«.[12] Als solches vermag sie »sowohl eine räumliche wie eine zeitliche Distanz [zu] überbrücken, letztere in die Vergangenheit wie in die Zukunft [...]«. Zudem kann sie sich »auf unterschiedliche Referenten beziehen, auf die eigene Person oder auf Andere, Personen oder Orte.«[13]

[11] Vgl. BURMEISTER, Göttinger Kleinbahn, 1987, S. 146–147.

[12] HABERMAS, Geliebte Objekte, 1996, S. 269.

[13] Ebd.



Abbildung 1: Lok 5 der Gartetalbahn mit Personenzug, vermutlich 1957. Bildquelle: Städtisches Museum Göttingen, mit freundlicher Genehmigung.

Vorgehensweise und Methodik

Der Zugang zum Thema erfolgte zunächst über die Sichtung historischen Materials zur Gartetalbahn. Dazu gehörten vornehmlich Zeitungsartikel, Filmausschnitte[14] und Fotos.[15] Das auf diese Weise gewonnene Hintergrundwissen vereinfachte den Einstieg in die Gespräche mit den Akteuren und Zeitzeugen. Zudem spielte die Auseinandersetzung der Akteure mit diesem Material in den im Zuge der Forschung durchgeführten Gesprächen eine signifikante Rolle. Das Forschungsinteresse galt dabei jedoch weniger technik-, wirtschafts- und verkehrshistorischen Aspekten. Vielmehr stand die Frage im Vordergrund, wie die Gartetalbahn in der Erinnerung ihrer Liebhaber wahrgenommen und (re)konstruiert wird. Diese Liebhaber aber galt es zunächst ausfindig zu machen. Durch Zufall verfügte ich bereits über einen ersten Kontakt. Nach dem ›Schneeballprinzip‹ ergaben sich hieraus Kontakte zu anderen Akteuren und somit Gelegenheiten zu weiteren informellen

[14] Die letzten Betriebsjahre der Gartetalbahn, Filmproduktion von Detlev Luckmann und Fritz Paul, Institut für den Wissenschaftlichen Film, 1953–1960, Göttingen, 1960. Weitere Filmausschnitte entstammen privaten Sammlungen.

[15] Diese stammten größtenteils aus privaten Sammlungen und sind teilweise zu finden in BURMEISTER, Göttinger Kleinbahn, 1987.

Gesprächen und ›geplanten‹ Interviews. Um persönlichen Sichtweisen und Erfahrungen Raum zu geben, bot sich die häufig im Rahmen qualitativer Forschungen genutzte Form der Wissensgewinnung des narrativen Interviews an. Kennzeichnend dabei »ist die von den Befragten frei entwickelte, durch eine Eingangsfrage – die ›erzählgenerierende Frage‹ – angeregte Stegreiferzählung«.[16] Durch diese sollen »Erinnerungen mobilisiert« und möglichst freie Erzählungen angeregt werden.[17] Wenn möglich, machte ich mir bereits vor der Durchführung der einzelnen Interviews ein Bild von den befragten Akteuren. Zu diesem Zweck besuchte ich diese zu Hause und ließ mir die jeweiligen Gartetalbahn-Sammlungen – unter anderem Fotos, Videos, Bücher, alte Fahrkarten und Streckenpläne der Bahn – zeigen.[18] Diese wirkten über die besagte erzählgenerierende Frage hinaus als Stimuli zur Mobilisierung der Erinnerung.

Jenseits der Interviews bediente ich mich der Methode der teilnehmenden Beobachtung: Ich besuchte eine Modellbahnausstellung in Stadtoldendorf, um Modelle und Dioramen der Gartetalbahn zu sehen und weitere Kontakte zu knüpfen.[19] Außerdem unternahm ich – wie bereits erwähnt – mit mehreren Gartetalbahnfreunden eine Fahrradtour auf der ehemaligen Bahntrasse. Dieser Ausflug erlaubte es mir, die Beziehung der Akteure zu den wenigen, für ein ungeübtes Auge meist unscheinbar aussehenden baulichen Relikten entlang der von eisenbahntechnischen Anlagen weitgehend bereinigten Trasse kennenzulernen.[20]

Im Sinne eines »multimethodischen Zugangs«, wie Brigitta Schmidt-Lauber ihn skizziert hat,[21] wurden somit unterschiedliche Ansätze genutzt, um die Fragestellung zu bearbeiten. Die teilnehmenden Beobachtungen sollten zu einer »sinnverstehende[n] Deutung und Interpretation sozialen Handelns« der Akteure verhelfen.[22] Das Sichten der privaten Sammlungen von Gartetalbahn-Liebhabern half, für die Gespräche mit unterschiedlich kompetenten Eisenbahnfreunden eine gemeinsame Kommunikationsbasis zu finden. So konnten die Erzählungen der jeweiligen Interviewpartner besser kontextualisiert werden. Die Interviews gaben indessen Aufschluss über die subjektiven Sichtweisen der Akteure.

---

[16] HOPF, Qualitative Interviews, 2005, S. 355.

[17] Ebd., S. 356.

[18] Der Vorteil von Hausbesuchen bestand darüber hinaus darin, ein erstes Kennenlernen zu ermöglichen und somit eine Vertrauensbasis zu schaffen.

[19] Informationen hierzu unter: http://www.weser-ith-news.de/gesellschaft/54-gesellschaft/3246-wieder-viele-besucher-zur-null-und-schmalspur-ausstellung-in-stadtoldendorf (30.12.2014).

[20] Rückblickend erscheint die Fahrradfahrt auf dem auf der ehemaligen Trasse angelegten Radweg darüber hinaus aber auch noch in einer anderen Raum und Zeit betreffenden Hinsicht bemerkenswert: Diese Fahrt erlaubte nämlich ein Geschwindigkeitserlebnis, das ungefähr jenem der Fahrt mit den Zügen der Gartetalbahn entspricht, denn diese bewältigten die 17,6 km lange Strecke von Göttingen nach Rittmarshausen in genau einer Stunde. Siehe hierzu DEUTSCHE REICHSBAHN, Kursbuch, 1939, S. 124.

[21] SCHMIDT-LAUBER, Feldforschung, 2007, S. 219.

[22] Ebd., S. 220.

Theoretische Grundlagen

Die Gartetalbahn existiert heute nur noch in den Köpfen ihrer Liebhaber. Daher liegt der Rückgriff auf Theorien aus der Erinnerungs- und Gedächtnisforschung nahe. Aus diesem Grund habe ich mich des Konzepts des »Kollektiven Gedächtnisses« von Maurice Halbwachs sowie der Theorie des »kulturellen Gedächtnisses« von Jan Assmann bedient.[23] Halbwachs stellt mit seinem Beitrag den sozialen Aspekt des Erinnerns heraus. Das individuelle und das kollektive Gedächtnis stehen bei ihm in Wechselwirkung. Für die vorliegende Forschung war in diesem Zusammenhang besonders der Bezug zum Familiengedächtnis relevant, da dieses die Teilhabe an Erinnerungen ermöglicht, welche von einzelnen Individuen vielleicht nie erlebt wurden.[24] Trotz oder gerade wegen der Selektivität und Rekonstruktivität des kollektiven Gedächtnisses haben sich mittels sozialer Interaktion bestimmte Erlebnisse und Anekdoten verbreitet und im kulturellen Gedächtnis festgesetzt. Das kulturelle Gedächtnis, so Assmann,

> »hat seine Fixpunkte, sein Horizont wandert nicht mit dem fortschreitenden Gegenwartspunkt mit. Diese Fixpunkte sind schicksalhafte Ereignisse der Vergangenheit, deren Erinnerung durch kulturelle Formung (Texte, Riten, Denkmäler) und institutionalisierte Kommunikation (Rezitation, Begehung, Betrachtung) wachgehalten wird.«[25]

Der von Aby Warburg geprägte Begriff der »retrospektiven Besonnenheit«[26] wird von Assmann aufgegriffen. Diese wird durch die »kulturelle[n] Objektivationen«,[27] den Fotos, Fahrplänen und sonstigen Relikten der Kleinbahn, ausgelöst und lässt sich auch bei den Gartetalbahn-Liebhabern wieder finden. Auf die Bedeutung dieser Objektivationen für die Tradierung der Gartetalbahn in das Hier und Jetzt wird im weiteren Verlauf dieses Beitrages noch näher eingegangen.

Daran anknüpfend wird deutlich, dass Objekte in meiner Forschung eine große Rolle spielen. Deshalb sind, über die Erinnerungs- und Gedächtnisforschung hinaus, Aspekte aus der Sachkulturforschung von Interesse. Insbesondere die Bedeutung dieser Objekte, die Sammlungen der Akteure sowie die Relikte auf der ehemaligen Trasse, sind im Zusammenhang mit der Erinnerung an die Gartetalbahn für die Beantwortung der Fragestellung von großer Relevanz. Auch bei den Liebhabern der Gartetalbahn ist die Sammlung von Materialien über die Bahn wesentlicher Bestandteil ihres Hobbys, so dass zu fragen ist: Inwiefern können »Artefakte soziale Identitäten konstruieren, erhalten und verändern«?[28] Entscheidend ist somit an dieser Stelle die Beziehung der Akteure zu diesen Gegenständen. Einerseits eröffnet »[d]as Zusammentragen von Objekten, einhergehend mit der Aneig-

---

[23] HALBWACHS, Gedächtnis, 1967; ASSMANN, Kollektives Gedächtnis, 1988.
[24] Vgl. ERLL, Kollektives Gedächtnis, 2008, S. 156–176.
[25] ASSMANN, Kollektives Gedächtnis, 1988, S. 12.
[26] Ebd.
[27] Ebd.
[28] KÖNIG, Lebenslauf der Dinge, 2000, S. 72.

nung tieferer Kenntnisse über sie, [...] jedem Menschen die Chance, auf seinem Sachgebiet ein Spezialist zu sein«.[29] Andererseits spielen der Symbolgehalt und die Funktion der Objekte im Bezug auf die Wiederbelebung der Göttinger Kleinbahn in der Gegenwart eine noch viel wesentlichere Rolle. Die Gartetalbahn als »Lieblingsgegenstand«[30] im Maßstab 1:1 existiert schon lange nicht mehr. Das Sammeln von Relikten, Fotos, Modellen und weitere Materialien über die geliebte Bahn kann folglich als Kompensation des Verlustes ausgelegt werden. Konrad Köstlins Vorstellung des Sammelns als »[...] Konträrstrategie gegen die unbewältigte Beschleunigung und den Vertrautheitsverlust der Lebenswelten in der Moderne« erscheint durchaus tragfähig.[31]

Kindheitserinnerungen

Hermann Hesse erinnerte sich 1896 mit verklärtem Blick an seine Kindheit. Erinnerungen an die Schönheit der Umgebung, in der er aufgewachsen ist, erfüllen ihn bei dem Gedanken, dass er nunmehr nicht in der Lage ist, diese Schönheit und jenes Glücksgefühl erneut zu empfinden, mit Wehmut:

> »Auch jetzt steigt mir der Grasduft jener Ebene in feinen Wolken zu Haupt, mit der sonderbaren Überzeugung, dass keine andere Zeit und keine andere Wiese solche wunderbaren Zittergräser und Schmetterlinge hervorbringen kann [...]. Ich fand nie wieder so herrlich schlanken Wegerich, so gelbbrennenden Mauerpfeffer, so verlockend schillernde Eidechsen und Schmetterlinge, und mein Verstand beharrt nur müde und mit geringem Eifer auf der Erkenntnis, dass nicht die Blumen und Eidechsen sich seither so zum Üblen verwandelt haben, sondern nur mein Gemüt und mein Auge.«[32]

Hesse schreibt zwar über die Natur, und nicht über einen technischen Gegenstand, wie die Gartetalbahn einer ist. Trotzdem lässt sich seine Sehnsucht nach den Kindheitserlebnissen und den Glücksmomenten in der Natur, die er damals empfunden hat, mit der Begeisterung für die schmalspurige Bahn zwischen Göttingen und Duderstadt vergleichen. Die Nostalgie des Vergangenen, des nicht mehr Erreichbaren, schwingt in den Naturbeschreibungen genauso mit, wie in den Erinnerungen der Gartetalbahn-Liebhaber. Und mehr noch: So wie Hesse sich an sinnlich wahrnehmbare, raumzeitliche und olfaktorische Elemente – Tiere, Pflanzen und deren Gerüche – erinnert, so erinnern auch die Freunde der Gartetalbahn die im Raum präsent gewesenen Eisenbahninfrastrukturen, die Bahnhofsgebäude und das raumzeitliche Element der schmalspurigen Züge, die ihrerseits nicht völlig geruchsneutral unterwegs waren. Dabei drängt sich die Analogie mit Hesses Erinnerungen schon deshalb auf, weil es sich bei der Gartetalbahn um eine Kleinbahn handelte, die in ihren Dimensionen und in ihrer an die Landschaft angepassten

---

[29] HENNING, Lebensgeschichte in Objekten, 2004, S. 69.
[30] OELJESCHLÄGER, Dingbiographien, 2000, S. 86.
[31] KÖSTLIN, Lebensmuseum, 1994, S. 203.
[32] HESSE, Kindheit, 1987, S. 220.

Streckenführung spätestens nach einigen Jahren ihrer Existenz als integraler Bestandteil eines Settings erlebt wurde, das sich aus natürlichen (Landschaft, Flora, Fauna) und historisch-kultürlichen (Dörfer, Höfe, Kirchen) Bestandteilen formierte.[33]

Die Analogie in den Mechanismen des Erinnerns zwischen jenen der Gartetalbahnfreunde und jenen Hesses gehen aber noch weiter, denn so wie des Schriftstellers Erinnerungen in den einsamen Stunden seines fortgeschrittenen Lebens auftreten, so sind es vor allem ältere Menschen, die die Erinnerung an die Gartetalbahn hoch halten und sich dafür engagieren, dass die Kleinbahn nicht in Vergessenheit gerät. Dabei ist es bei den Bahnfreunden häufig – wie auch bei Hesse – der sentimentale Rückblick auf das selbst erlebte ›Früher‹, der der Erinnerung Form gibt: »Alle Stunden meines Lebens, in welchen ein kurzes, weltvergessenes Ruhen mir vergönnt war [...], weiß ich nicht köstlicher zu benennen, als wenn ich sie mit diesem grünen Bilde meines frühesten Lebens vergleiche.«[34]

Hesses Erinnerungen an die von natürlichen Elementen geprägten Lebensräume seiner Kindheit wie auch die Bimmelbahn-Erinnerungen eines Teils meiner Interviewpartner sind häufig an Ereignisse und Erlebnisse aus der Kindheit gekoppelt. Meine zentrale These lautet daher, dass die heutige Begeisterung für die Gartetalbahn besonders mit der Erinnerung an die eigene Kindheit derer verbunden ist, die diese Erinnerung ganz privat bei sich zuhause oder im geselligen Austausch, im Diskurs und im Schaffen von Erinnerungsmalen aller Art pflegen. Deshalb spielt sie im fortgeschrittenen Alter in der Auseinandersetzung mit der eigenen Biografie, mitunter aber auch stellvertretend für die Auseinandersetzung mit der eigenen Biografie, eine besondere Rolle. Herr A., der die Bahn selbst nicht mehr in Betrieb erlebt hat, erzählt beispielsweise, dass er bei einem Fahrradausflug mit seinen Eltern erstmals von der kleinen Bahn gehört und ihre gewesene Existenz angesichts einiger ihrer baulichen Überreste erfahren hat:

> »Und ich weiß noch, da haben wir in der Sonne gesessen und auf der anderen Straßenseite war dieser Bahndamm, noch vollkommen erhalten. Und mein Vater erklärte mir, da ist die Gartetalbahn lang gefahren und dann bin ich ganz fasziniert auf diesem Bahndamm gelau-

---

[33] Schmalspurbahnen, die man – wiewohl sie keine Miniatureisenbahnen sind – als verkleinertes Abbild der als die ›richtige‹ Eisenbahn wahrgenommenen normalspurigen Bahn verstehen kann, wurden vor allem deshalb entwickelt, weil ihre Kurvenradien enger, ihr Platzbedarf (und damit ihr Flächenverbrauch) geringer und ihre Anpassungsfähigkeit an landschaftliche und bestehende räumliche Verhältnisse (enge Dorfstraßen) größer war, als im Falle der normalspurigen Eisenbahn. In ihrer Entstehungszeit waren diese Eigenschaften vor allem in wirtschaftlicher Hinsicht wichtig, weil sich angesichts eines geringeren Platzbedarfs, einer Vermeidbarkeit großer Erdbewegungen und Kunstbauten die Investitionskosten für die Eisenbahnerschließung senken und folglich auch entlegene und für den Eisenbahnbau topografisch schwierige Gebiete wirtschaftlich erschließen ließen. Aufgrund ihrer Einpassungsfähigkeit in Bezug auf die Landschaft und bestehende städtische oder dörfliche Strukturen, aber auch aufgrund der geringen Größe von Lokomotiven und Waggons wurden und werden schmalspurige Eisenbahnen zudem leichter als integraler Bestandteil der Landschaft und insgesamt weniger bedrohlich erlebt als die ›große‹ Eisenbahn.

[34] HESSE, Kindheit, 1987, S. 218.

> fen und habe mir das angeguckt, man konnte nämlich noch genau sehen, wo die Schwellen lagen.«[35]

Herr B. erzählte im Interview von den so genannten »Hamsterfahrten« nach dem Krieg, bei denen Städter aufs Land gefahren sind, um Nahrungsmittel zu besorgen.[36] Er beschreibt die Bahn als »Arme-Leute-Bahn, die eigentlich in der Zeit eine Rolle spielte, wo ich Kind war.« Denn »[...] die Göttinger sind ja mit der Kleinbahn zum Hamstern gefahren und solche Sachen, und da hat sie ja noch mal 'ne richtige Blüte gehabt«. Dies ist nur ein Beispiel für die Erzählungen, die unter den Kleinbahn-Liebhabern kursieren. Dazu gehören auch jene, wonach Studierende Schmierseife auf den Schienen verteilt haben, und solche, die überliefern, dass an den Haltestellen schnell das ein oder andere Bier getrunken worden sei, oder dass mutige Passagiere während der Fahrt auf- und abgesprungen seien. Mehrere der Interviewpartner, die die Bahn selbst nicht mehr ›lebend‹ gesehen haben, rekurrierten dementsprechend immer wieder auf die von Eltern oder Verwandten vermittelten Informationen, wobei der Übergang von der Sachinformation zur Anekdote, von Geschichte zu Geschichten meist fließend verläuft und am Ende auch nicht immer klar ist, wer was tatsächlich erlebt hat.[37] Diese Erinnerungen bewegen sich somit zwischen dem von Aleida und Jan Assmann entworfenen Konzept des »kommunikativen Gedächtnis[es]« und des »kulturellen Gedächtnis[es]«.[38] Das kommunikative Gedächtnis spielt hier insofern eine Rolle, als sich die Erinnerungen an die Bahn maximal auf die letzten 100 Jahre beziehen. Das kulturelle Gedächtnis indessen ist von Relevanz, weil die Erinnerungen weniger durch Alltagsinteraktionen formiert werden, sondern mittlerweile vielmehr an »feste Objektivationen« gebunden sind.[39]

Als weiteres zentrales Merkmal des kulturellen Gedächtnisses nennen Aleida und Jan Assmann die »Organisiertheit«, welche die »Institutionalisierung des kulturellen Gedächtnisses und die Spezialisierung ihrer Trägerschaft«[40] beschreibt. Diese Spezialisierung verweist auf die bereits angesprochene Tätigkeit des Sammelns von *memorabilia*. Der persönliche Bezug zur Gartetalbahn rührt entweder daher, dass man diese selbst noch erlebt hat, oder dass Familie oder Verwandte sie erlebt haben und – sei es aus eigenem ›missionarischen‹ Antrieb oder aufgrund der Nachfragen aus der jüngeren Generation – zur Verankerung der Bahn im Familiengedächtnis beigetragen haben. Zudem bedarf es auch der Freude und des Interesses

---

[35] Interview mit Herrn A., Göttingen, 10.05.2013.

[36] Interview mit Herrn B., Göttingen, 15.05.2013.

[37] Jochen-Thomas Werner verweist in seiner Arbeit über die Geschichte der Gartetalbahn auf die Erinnerung an dieselbe aus Sicht von Studenten, die die Bahn zu ihrer Studienzeit in Göttingen noch erlebt haben und führt weitere Anekdoten an. Werner unterstreicht dabei, dass diese Erinnerungen »...den Aktions- und Kommunikationsraum Gartetalbahn zu einem solch einzigartigen werden ließen«. WERNER, Gartetalbahn, 1988, S. 218.

[38] ERLL, Kollektives Gedächtnis, 2008, S. 171. Zu den »Hamsterfahrten« der Nachkriegszeit siehe auch WERNER, Gartetalbahn, 1988, S. 175–176.

[39] Ebd.

[40] Ebd., S. 172.

an der Auseinandersetzung mit Eisenbahnen, historischer Technik oder Industriegeschichte, um diese Sammelleidenschaft zu entwickeln. Das heißt, dass die ausgeprägte Begeisterung für die gewesene Gartetalbahn dann entsteht, wenn verschiedene Faktoren zusammenkommen. Biografische Aspekte, vor allem Kindheitserinnerungen, treffen also auf die Begeisterung für historische Technologien im weiteren oder auf die Begeisterung für das den Raum strukturierende, raum-zeitliche technische System ›Kleinbahn‹ im engeren Sinne.[41]

Tritt diese Sammelbegeisterung im Einzelfall auf, so korrespondiert die Begeisterung meist mit der Bestrebung, eine möglichst ›komplette‹ Sammlung zu besitzen, wobei der Begriff ›komplett‹ bereits impliziert, dass das Sammeln eine ›soziale Handung‹ im Sinne von Max Weber ist,[42] dass also in Bezug auf die möglichen oder tatsächlichen Urteile Dritter, in Bezug auf überindividuelle Konventionen des der Sammlung würdigen Materials gesammelt wird. In der Tat entwickelte sich im Laufe der Jahrzehnte nach der Stilllegung der Gartetalbahn eine Szene, in deren Kontext Spezialwissen geteilt wird und Maßstäbe für das Sammeln ausgebildet worden sind, womit freilich der Gedanke des Wettbewerbs in die nur auf den ersten Blick egalitäre Gemeinschaft der Liebhaber eingeführt ist.[43] ›Wirkliche‹ Liebhaber zeichnen sich durch eine möglichst komplette Sammlung, durch herausragendes Spezialwissen und ein sichtbares Engagement für die kleine Bahn aus. Herr B. zum Beispiel hat bereits eine öffentliche Ausstellung über die Gartetalbahn organisiert. Herr A. hat in der Vergangenheit Relikte der Strecke, wie beispielsweise alte Wasserdurchlässe, detailgetreu nachgezeichnet. Gemeinsam haben sich Gartetalbahn-Liebhaber für den originalgetreuen Wiederaufbau eines Wartehäuschens stark gemacht und haben mit diesem Engagement ebenfalls den Schritt in eine größere lokale Öffentlichkeit gesetzt. Herr M. wiederum hat die spezifische Eisenbahnbegeisterung mit den Interessen von Heimatforschern und -pflegern vernetzt, indem er sich mit Mitgliedern eines Heimatvereins für die Instandsetzung einer ehemaligen Bahnbrücke auf dem originalen Fundament und die Anbringung

---

[41] Bei der Begeisterung für Nebenbahnen und schmalspurige Kleinbahnen spielt deren sentimentalisierte Wahrnehmung als überkommene, ausgelebte und überholte Technik, die als weniger machtvoll imaginiert wird, eine erhebliche Rolle. Natürlich gibt es auch eine Begeisterung für den Orientexpress oder für den ›Fliegenden Hamburger‹, und natürlich gibt es auch eine Begeisterung für den ›ICE‹ oder andere moderne Eisenbahnsysteme, aber diese Begeisterung bezieht sich auf deren »machtvolles« Auftritt und auf deren Leistungsfähigkeit. Die Begeisterung für die Kleinbahn indessen bezieht sich auf deren fortdauernde Existenz am Rande des wirtschaftlichen Ruins, auf deren beschränkte Leistungsfähigkeit und auf deren bescheidene Infrastruktur und ihre – im Vergleich zur ›richtigen‹ Eisenbahn – kleinen und ›schwachen‹ Lokomotiven.

[42] Zum Begriff des sozialen Handelns heißt es bei Max Weber: »Soziales Handeln (einschließlich des Unterlassens oder Duldens) kann orientiert werden am vergangenen, gegenwärtigen oder für künftig erwarteten Verhalten anderer [...]. Die ›anderen‹ können Einzelne und Bekannte oder unbestimmte Viele und ganz Unbekannte sein [...].« Weiter betont Weber: »Nicht jede Art von Handeln – auch von äußerlichem Handeln – ist ›soziales‹ Handeln im hier festgehaltenen Wortsinn. Aeußeres Handeln dann nicht, wenn es sich lediglich an den Erwartungen des Verhaltens sachlicher Objekte orientiert. Das innere Sichverhalten ist soziales Handeln nur dann, wenn es sich am Verhalten anderer orientiert.« WEBER, Wirtschaft und Gesellschaft, 1972, S. 11.

[43] Zum Gedanken des Wettbewerbs siehe TAUSCHEK, Kulturen des Wettbewerbs, 2013.

einer Informationstafel einsetzte und durch öffentliche Vorträge über die Kleinbahn die Erinnerung an dieselbe wach zu halten versucht.

Dass bei all diesen Aktivitäten nach der Vervollkommnung des Spezialwissens gestrebt und die jeweils höchste Kompetenz auf diesem Felde nachzuweisen versucht wird, ist unschwer vorstellbar. Insbesondere der Umgang mit den gesammelten Fotos, welche jeweils unter spezifischen Voraussetzungen entstanden sind, erfordert von den Gartetalbahn-Liebhabern ein hohes Maß an eisenbahnhistorischem und eisenbahnbetrieblichem Wissen. Hier lohnt der Seitenblick auf Carl Knapett, der unter Bezugnahme auf Charles Sanders Peirce, die ikonischen und indexikalischen Aspekte von Fotografien betont. Fotos bilden demnach zwar schlicht etwas ab, haben aber auch verweisenden Charakter.[44] Im Kontext der Szene der Gartetalbahn-Liebhaber zählt vor allem die Geschichte hinter dem Foto: Wer hat wann, was unter welchen Umständen festgehalten? Welche Lokomotive oder welcher Triebwagen ist zu sehen, welche verkehrlichen Bedürfnisse werden durch den Zug auf dem Foto erfüllt? An welcher Stelle ist das Foto entstanden, und wie sieht es am Entstehungsort der Fotografie heute aus? All diese Fragen sind angesichts des historischen Bildmaterials zu beantworten und somit Verweise auf historische und aktuelle räumliche Kontexte.

Dabei ist wiederum unschwer nachzuvollziehen, dass das ›richtige‹ Verständnis der Abbildungen ein umfangreiches Wissen über die Eisenbahn, aber auch für ihre wirtschaftlichen, sozialen und räumlichen Kontexte voraussetzt. Meine Interviewpartner sind beim gemeinsamen Betrachten ihrer Sammlung häufig auf die Hintergründe der Entstehung von Bildern und auf die Zusammenhänge einzelner gesammelter Objekte, auf autobiografische Bezüge zu den Bildern und Objekten und natürlich auf technische Aspekte dessen, was die Abbildung zeigt oder das Objekt verkörpert, eingegangen und haben ihr breites Wissen mit mir geteilt. Der Bezug zu den gesammelten Bildern und Objekten ist folglich einerseits ein sehr persönlicher, andererseits ein insofern vergesellschafteter, als er von Spezialwissen geprägt ist, das nur im Diskurs gewonnen worden sein kann. Dabei trägt die Gesamtheit der individuellen Sammelbestände zur Bewahrung der Erinnerung an die Bahn bei; das Kontextwissen zu den gesammelten Objekten indessen zeichnet die jeweiligen Besitzer als würdige Hüter der Objekte aus.

Das oben angesprochene Wissen freilich steht mit einigen – schon sprachlich bedingten – Einschränkungen grundsätzlich allen Eisenbahnfreunden offen, ist es doch auf unterschiedlichsten Datenträgern gespeichert. Und je nach der historischen oder technischen Bedeutung einer spezifischen Strecke oder eines spezifischen Fahrzeugs ist dieses Wissen unter Eisenbahnenthusiasten mitunter global verbreitet.[45] Zugleich ist dieses Wissen aber auch sehr stark in lokalen Zusammenhängen verortet. Denn alle meine Gesprächspartner haben nicht nur einen eisen-

[44] KNAPETT, Material Culture, 2005, S. 97–100.

[45] Dies trifft z. B. bei den oben erwähnten Harzer Schmalspurbahnen zu, deren Internetpräsenz entsprechend des globalen Interesses in Deutsch, Englisch, Französisch, Dänisch, Spanisch und Russisch abgerufen werden kann unter http://harzerschmalspurbahnen.de/startseite/ (30.12.2014).

bahnhistorischen, sondern auch einen regionalen und persönlichen Bezug zum Gartetal. Dies rührt entweder daher, dass der eigenen Wohnsitz in der Nähe der ehemaligen Strecke liegt, oder dass durch Familienmitglieder bestimmte Bezüge zur Bahn hergestellt worden sind.

Raum – Identität – Heimat

In den Erzählungen meiner Interviewpartner wurde häufig die frühere wirtschaftliche und infrastrukturelle Bedeutsamkeit der Bahn für das als den eigenen Raum imaginierten Gebiet betont. Diese Bedeutsamkeit reicht offensichtlich bis in die Gegenwart. Sowohl Herr N. als auch Herr G. betonen in den Interviews, dass ihre sammlerische Tätigkeit oder ihr darüber hinaus gehendes Engagement für die Gartetalbahn der Verbundenheit mit ihrer Heimat geschuldet sei.[46] Technische Detailaspekte spielen dabei nicht unbedingt die größte Rolle. Vielmehr ist es die den Raum und Zeit strukturierende Qualität des technischen Systems ›Eisenbahn‹ und das frühere wirtschaftliche, soziale und kulturelle Leben, das an die den Raum strukturierende Gartetalbahn gebunden war. Ohne damit eine Aussage über Eisenbahnenthusiasten im Allgemeinen oder auch nur über alle Gartetalbahnfreunde treffen zu wollen, lässt sich aufgrund der Interviews sagen, dass ›Heimat‹ für die Akteure als Bezugsgröße des Erinnerns von Vergangenem einen hohen Stellenwert hat. Dabei werden Bezüge zur eigenen Biografie, insbesondere zum biografischen Abschnitt der Kindheit abermals wichtig, denn nach Olaf Kühne werden die »ersten landschaftlichen Konstruktionen [...] im Kindesalter, insbesondere durch die Vermittlung durch Väter [...], zumeist in der Nähe des Wohnortes vorgenommen«.[47] Die Wahrnehmung der unmittelbaren Umgebung des eigenen Wohnortes wird demnach durch die von Eltern organisierten Ausflüge geprägt.[48]

Ohne näher auf Sozialisationstheorien im Allgemeinen und Kühnes Begriff von Sozialisation im Besonderen eingehen zu können, scheint es an dieser Stelle sinnvoll, Kühne zu folgen. Er betont nämlich, dass die Akzeptanz bestimmter Objekte im eigenen »konkrete[n] physische[n] Raum« im weiteren Verlauf einer Biografie auch durch die jeweilige Gruppe der Gleichaltrigen geprägt wird, beispielsweise durch gemeinsame Spiele in der Landschaft.[49] Bezogen auf den hier betrachteten Gegenstand heißt dies, dass die mit den Eltern unternommenen Spaziergänge oder Ausflüge, die mindestens so lange noch primär in die nahe Umgebung führten, bis die heute erwachsenen Kinder das Grundschulalter erreichten, das raum-zeitliche Phänomen ›Gartetalbahn‹ selbstverständlich in die landschaftli-

---

[46] Interviews mit Herrn N. und Herrn G., Göttingen, 07.05.2013.

[47] KÜHNE, Landschaftstheorie und Landschaftspraxis, 2013, S. 206.

[48] Dies gilt für die hier betrachteten Akteure in besonderem Maße, da diese zwischen ca. 50 und 80 Jahre alt sind und ihre Kindheit in eine Zeit gefallen ist, in der die im Rahmen eines Ausflugs überwundenen Distanzen noch geringer gewesen sind als heute.

[49] KÜHNE, Landschaftstheorie, 2013, S. 206.

che Konstruktion mit einfließen ließen. Weiter heißt dies, dass die Kinderspiele entlang des Schienenstrangs oder in Sicht- und Hörweite der Bimmelbahn dazu führten, dass diese als Objektkonglomerat aus festen und regelmäßig wiederkehrenden beweglichen Objekten im eigenen physischen Raum Akzeptanz fand. Dies gilt für alle Spiele und spielerische Handlungen, die sich auf den Raum beziehen, in dem die Bahn wahrnehmbar war. Dies gilt aber freilich um so mehr, desto bedeutsamer die Rolle der Bahn bei der jeweiligen Handlung oder bei den jeweiligen Eindrücken gewesen ist. Dies gilt etwa dann, wenn heute erinnert wird, dass man speziell auf die Bahn bezogene Streiche ausgeheckt hat, auf die Dächer der Waggons geklettert sei oder während der Fahrt mit Mitreisenden Streit gesucht habe. Somit war die Göttinger Kleinbahn für die in ihrem Einzugsbereich heranwachsenden Kinder Teil ihrer Sozialisation und Enkulturation, und sie war sowohl als beweglicher Teil als auch nur noch in Relikten vorhandener Teil der räumlichen Umgebung integraler Bestandteil der Konstruktion eines Bildes von jenem Raum, der als der eigene Raum eingeprägt worden ist.

Vor diesem Hintergrund wird verständlich, weshalb auch die erhalten gebliebenen Abschnitte der ehemaligen Bahntrasse zu den Erinnerungsobjekten gezählt werden müssen. Herr A., obwohl er die fahrende Kleinbahn nicht mehr erlebt hat, geht bereits seit Jahren immer wieder auf Spurensuche in Göttingen, denn die Überreste der Strecke waren Teil seiner Kindheit. Er betont, dass man bei größter Aufmerksamkeit noch Relikte wie etwa erhalten gebliebene Abschnitte des Gleisbetts oder Durchlässe von Wasserläufen entdecken kann. Solche Fundstücke werden gerne vermessen beziehungsweise auf geeignete Weise dokumentiert, damit zumindest das Wenige, das heute noch da ist, nicht verloren geht. Die Relikte spielen somit eine besondere Rolle in der Auseinandersetzung mit der Heimatgeschichte. Einige der Interviewpartner haben die Bahn selber noch erlebt und verbinden mit ihr ein besonderes Heimatgefühl, das – wie oben ausgeführt – stets auch ein Kindheitsgefühl ist. Die Bahn ist Teil ihrer eigenen Herkunft. Sie kennen Geschichten und Anekdoten, die sie mit anderen teilen, über die sie sich austauschen. Heimat ist »lokalisierbar im Raum. Identität dagegen ist eine Frage der inneren Struktur«, folglich durchaus widersprüchlich, so Hermann Bausinger in seinem Beitrag über Heimat und Identität.[50] Ich möchte mich an Bausingers dennoch unternommenen Deckungsversuch der beiden Begriffe halten. Denn »Identität ist, auf den einzelnen bezogen, der Zustand, in dem er seiner selbst gewiß ist, in dem er gelebtes Leben – [gemeint ist die] Vergangenheit – tätig an die Zukunft zu knüpfen vermag [...]«.[51]

Dem Verlust des eigenen heimatlichen Raumes, dem Vergessen der heimatlichen Identität und der Bedeutung der eigenen Region wird mittels der Erhaltung der Relikte entgegengewirkt. Die Raumtheorie der Moderne besagt, dass

---

[50] BAUSINGER, Heimat und Identität, 1980, S. 9.

[51] Ebd.

> »Raum [...] gewissermaßen ein Opfer der Beschleunigung [ist], die als Grunderfahrung der Moderne gelten kann. Gesellschaft, Geschichte, Kultur, ja das Leben und die Zeit selbst beschleunigen sich in atemberaubendem Tempo. Nichts bleibt, wie es war. Was sich nicht an das Tempo des modernen Lebens anpasst, geht unter – auch der Raum.«[52]

Das Gefühl des Verlustes und das daraus resultierende Bestreben, den eigenen Raum zu bewahren, findet sich auch bei einigen der Kleinbahnfans wieder. Die Vielzahl an Theorien und Konzepten über den Raum ermöglicht keine detaillierte Ausführung aller an dieser Stelle.[53] Fest steht indessen, dass es sich bei dem hier angesprochenen Raum einerseits um einen – rein geografisch – relativ gut eingrenzbaren Raum handelt (das Gartetal), andererseits um einen sehr komplexen sozialen Raum. Schroer, der sich im folgenden Punkt auf Simmel bezieht, führt an, dass Menschen durch ihr Handeln Räume erst strukturieren, andererseits diese Strukturen wiederum auf das Handeln Auswirkungen haben.[54] Der Raum des Gartetals inklusive seiner Kleinbahn gewinnt durch seine signifikante Rolle in der Kindheit der Gartetalbahnfans in der weiteren Biografie der einzelnen Akteure an besonderer Bedeutung. Er ist emotional aufgeladen und strukturiert im weiteren Verlauf das Handeln der Kleinbahn-Begeisterten. Aus diesem Grund werden, obwohl die Bahn längst nicht mehr existiert, alle übrig gebliebenen Relikte (Wartehäuschen, alte Schienen, ehemaliger Bahndamm) wertgeschätzt oder gepflegt und somit weiter an Ort und Stelle erhalten. Sie strukturieren den eigenen persönlichen, heimatlichen und mit Erinnerungen behafteten Raum über die Kindheit hinaus bis in die Gegenwart.

Die Gartetalbahn wird erinnert in ihrem Zustand der späten 1950er Jahre. Damit ist die Bimmelbahn gleichsam so ›eingefroren‹ worden, wie sie sich in den Jahren unmittelbar vor ihrer Stilllegung darstellte. In den Köpfen der heute an sie erinnernden Menschen fährt sie in diesem Zustand von der Vergangenheit in die Zukunft, denn mehr als einmal wurde im Kreis der Gartetalbahn-Liebhaber der Gedanke entwickelt, mindestens ein Teilstück der Strecke zu reaktivieren und wenigstens mit ›fremdem‹ Rollmaterial eine Renaissance der Bahn herbeizuführen. Wenn die Verwirklichung dieser Gedanken auch an allerlei real existierenden Hindernissen scheitern musste, so sind die Bemühungen um den Wiederaufbau eines Wartehäuschens doch Zeichen dafür, dass es darum geht, Relikte in den Raum zu stellen, an die sich die Vorstellung von der fahrenden Bahn knüpfen lässt.

Die Bahn fuhr damals durch einen »Ort tiefsten Vertrauens«,[55] durch eine »Welt des intakten Bewusstseins« und in den Köpfen tut sie dies heute noch.[56] Das Sprechen darüber dient freilich primär der Festigung der Gemeinschaft der Gartetalbahnfreunde selbst, im Auftritt nach außen indessen und in der missionarischen

---

[52] SCHROER, Bringing space back in, 2008, S. 128.
[53] Zu den diversen Raumkonzepten siehe ebd., S. 125–148.
[54] Vgl. Ebd., S. 140.
[55] BAUSINGER, Heimat und Identität, 1980, S. 9.
[56] Ebd.

Bemühung, die Erinnerung an die Bahn auch dort wach zu halten, wo die Begeisterung bislang begrenzt ist, wird an der lokalen Identität gearbeitet, indem auf gemeinsame historische Fundamente verwiesen wird. Zumindest die öffentliche und breitenwirksame Erinnerungsarbeit der Akteure kann als Versuch verstanden werden, gemeinsame symbolische Nenner in der lokalen Bevölkerung zu schaffen, wobei es für die Gartetalbahn-Liebhaber außer Zweifel steht, dass dieser gemeinsame Nenner in der ehemaligen Bimmelbahn besteht. Es hat somit sicherlich etwas mit hegemonialen Ansprüchen in der lokalen Identitätspolitik zu tun, wenn Herr M. über die Bahn sagt: »Sie ist nun 'mal eine der wenigen Sachen, die diese Region zu bieten hat«.[57] Das Festhalten an den Relikten der Bahn bringt ihre Fans wieder ein Stück näher an das einstige Highlight der Region heran. Denn wiewohl sich Peter Wolf in seinem Beitrag über »Dingliche Relikte« auf das Mittelalter bezieht,[58] lässt sich auch für die aktive Erinnerung an die Gartetalbahn sagen:

> »Vergangenes Geschehen läßt sich nicht nur in Wort und Bild, sondern auch mit Hilfe materieller Überreste veranschaulichen, die als stumme (aber doch sehr beredte) Zeugen der Vergangenheit gelten können. Oft geht dabei die reine Anschauung mit Faszination, mit emotionalem Engagement einher [...].«[59]

Es sei – so Wolf – die Aura, welche jene Dinge so besonders mache und die Originalität des stummen Zeitzeugen, welche die Betrachter fasziniere.[60] Jene »Objekte überbrücken den weiten Zeitabstand zwischen der Gegenwart des Betrachtens und der dargestellten Zeit«.[61] Durch ihre imaginäre Weiterfahrt auf Fotos, in Form von Modellen und in den Köpfen stellt die Gartetalbahn eine Konstante her, die den Entwicklungen der heutigen Zeit trotzt.

[57] Interview mit Herrn M., Göttingen, 28.05.2013.
[58] WOLF, Dingliche Relikte, 2002, S. 126–145.
[59] Ebd., S. 126.
[60] Ebd., S. 127.
[61] Ebd.



Abbildung 2: Früherer Bahnhof Lindenkrug, Lotzestraße, Göttingen. Links im Bild ist der Verlauf der Strecke zu erkennen. Das imposante Gebäude wurde 1899 errichtet. Im Erdgeschoß befand sich eine Gastwirtschaft, welche die Eisenbahngesellschaft verpachtete. Wie aus anderen Bildern hervorgeht, stand am Gleis noch ein hölzernes Wartehäuschen. Aufnahme ca. 1930. Foto: Unbekannter Fotograf, Sammlung Andreas Röder.

Ein Symbol für bessere Zeiten

Die Gartetalbahn steht – so viel dürfte bis hierher deutlich geworden sein – für viel mehr als eine durch die technische, wirtschaftliche und verkehrspolitische Entwicklung überholte Mobilität und den wirtschaftlichen Aufschwung der Gartetal-Gemeinden. Sie ist aber über die bereits ausgeführten Aspekte hinaus auch noch ein Symbol für bessere Zeiten, in denen die Welt noch in Ordnung war. Dabei ist es sicher richtig, dass – wie Jochen-Thomas Werner anhand der Analyse von Gedichten über und Erinnerungstexten zur Gartetalbahn ausführt – die erinnerte »Kleinbahnidylle« einen Großteil der sozialen und wirtschaftlichen Gegebenheiten der Vergangenheit ausblendet.[62] Herr A. betont, dass ihn »die gute alte Zeit« interessiert, und er sich deshalb ausführlich mit der Gartetalbahn und ihren Relikten beschäftigen würde. Außerdem seien es die Geschichten, die darüber kursierten, welche ihn faszinierten.[63] In den Interviews wird zwar nicht immer mit Wehmut,

[62] WERNER, Gartetalbahn, 1989, S. 235
[63] Interview mit Herrn A., Göttingen, 10.05.2013

doch stets mit einer »retrospektiven Besonnenheit«[64] von der Bahn berichtet. Doch nicht nur der Verlust der Bahn, auch der Abriss von alten Wartehäuschen oder anderen Bauten wird beklagt. Dies gilt nicht nur, aber ganz besonders, für den Bahnhof Lindenkrug in der Göttinger Lotzestraße, dessen imposante Architektur immer wieder erwähnt wird.

Tilmann Habermas fasst die »Nostalgie des Antiquarischen«,[65] als welche sich die Gartetalbahn und ihre Relikte im weitesten Sinne verstehen lassen, zusammen. Er sagt, dass Objekte dieser Art

> »[...] eine idyllische, intakte Welt der Vorvergangenheit, eine Welt der authentischen Erfahrung und des ursprünglichen Lebens [...] [symbolisieren]. [Zudem] symbolisieren [sie] einen Mythos von Heimat, Ursprung und Authentizität, eine in sich geschlossene Welt, getrennt von und besser als die gegenwärtige, aus der sie die träumende Flucht erlauben.«[66]

Ein mittels Objekten symbolisierter Mythos von Heimat, Ursprung und Authentizität – dies ist für die Erinnerungskultur rund um die Gartetalbahn zutreffend. Und auch die träumende Flucht aus der gegenwärtigen Welt, für welche der Kleinbahnzug das Transportmittel bildet, passt geradezu idealtypisch zu dem, was in den Köpfen der Gartetalbahn-Liebhaber vorgeht, wenn sie auf ein altes Foto schauen, die ehemalige Trasse mit dem Fahrrad abfahren oder das eine oder andere bauliche Relikt dokumentieren. Dass in Habermas' Konzept nostalgische Objekte eine zumindest teilweise idealisierende Funktion zugeschrieben bekommen, kann nicht geleugnet werden. Gewiss wird die Vergangenheit in den Bahn-Erinnerungen rückblickend primär unter positiven Vorzeichen betrachtet. Aber die Beschäftigung mit der Gartetalbahn gibt ihr ohnehin eine gewisse Zeitlosigkeit und führt vom nostalgischen Objekt ausgehend geradewegs in eine »unberührte Traumwelt«.[67] Habermas schließt aus dieser Zeitlosigkeit, dass nostalgische Objekte nicht gleichzeitig Erinnerungsobjekte sein können.[68] Die Gartetalbahn vermag jedoch beides zu verbinden: Einerseits repräsentiert sie die ›gute alte Zeit‹, in der die Welt noch in Ordnung war, und löst sich ansatzweise von historischen Epochen. Sie wird zum idyllischen Objekt, zum gegenweltlichen ›Anderen‹, an dem man sich heute noch erfreut. Andererseits fungiert sie als konkretes Erinnerungsobjekt, denn sie aktiviert Kindheitserinnerungen, wenn diese auch von allfälligen negativen Erinnerungen losgelöst sein mögen.[69] Als ein solches Erinnerungsobjekt »holt [sie] die Vergangenheit in die Gegenwart und macht sie sinnlich erfahrbar«.[70]

---

64 ASSMAN, Kollektives Gedächtnis, 1988, S. 12.
65 HABERMAS, Geliebte Objekte, 1996, S. 270.
66 Ebd.
67 Ebd., S. 272.
68 Vgl. Ebd.
69 Vgl. hierzu HALBWACHS, Gedächtnis,1985, S. 125–162.
70 HABERMAS, Geliebte Objekte, 1996, S. 281.

Das Geländer: Geschichte und Geschichten im Hier und Jetzt

Zu guter Letzt soll deutlich gemacht werden, wie sich diese Verankerung der Vergangenheit in der Gegenwart konkret äußert. Denn noch heute lebt die kleine Bahn weiter, wenn nicht im Original, dann doch in Relikten und den zugehörigen Erinnerungen. Um dies zu illustrieren, wird auf zwei Beispiele zurückgegriffen, die deshalb ausgewählt wurden, weil sie sich im Laufe der Forschung als Kristallisationspunkte des an Objekte gebundenen Erinnerns erwiesen haben. Die Rede ist hier einerseits von einem noch im Originalzustand erhaltenen Geländer entlang der Strecke. Beim zweiten Beispiel handelt es sich um das ehemalige Stationsgebäude von Klein Lengden, welches durch Mitglieder der Interessengemeinschaft Feldbahn Eichenberg demontiert und seine wieder verwendbaren Bestandteile im Blick auf eine Wiedererrichtung eingelagert worden sind.

Das besagte Geländer befindet sich auf der Strecke nahe der historischen Spinnerei im Gartetal. Von den Bewohnern des Gartetals wird dieses Geländer häufig passiert, wenn sie auf der Landesstraße 569 nach Göttingen fahren. Das Geländer befindet sich zwischen dem Flusslauf der Garte und der an dieser entlang führenden eben genannten Straße. Dieses auf den ersten Blick eher banal anmutende Geländer, das so oder so ähnlich in vielen anderen baulichen Zusammenhängen seiner Entstehungszeit Verwendung hätte finden können, ist bei fast allen meinen Interviewpartnern Auslöser für Begeisterung! Wird über dieses Geländer gesprochen, so fallen Sätze wie: »Stell dir das mal vor, dass hier die Bahn lang gefahren ist, kaum zu glauben.«[71] Diese Begeisterung kann nicht mit dem Gegenstand ›Geländer‹ im Allgemeinen zusammenhängen. Denn es ist die Authentizität des Geländers, die sich konstituiert durch die Konstruktion eines Zusammenhangs zwischen dem heute noch vorhandenen Material auf der einen Seite und seiner Installation im Zusammenhang mit der Errichtung der Bahn auf der anderen. Und mehr noch: Es ist die Vorstellung einer Zeugenschaft des Materials für den früheren Verlauf der Gleise und das über Jahrzehnte hinweg täglich mehrmals wiederkehrende Ereignis des Vorüberfahrens eines Zuges der Gartetalbahn! Das Geländer – für Nicht-Kenner wenig mehr als ein Haufen Schrott – bringt die Kleinbahn in den Köpfen jener, die um die Geschichte des Geländers wissen wieder zum Fahren, regt Fantasien an und löst ›Kopfkino‹ aus, wenngleich auch oft nur für einen Augenblick. Objekt und Erinnerung treffen an dieser Stelle aufeinander und lassen die Bahn für einen Moment lang mitten durch die Gegenwart fahren.

[71] Interview mit Herrn M., Göttingen, 28.05.2013.

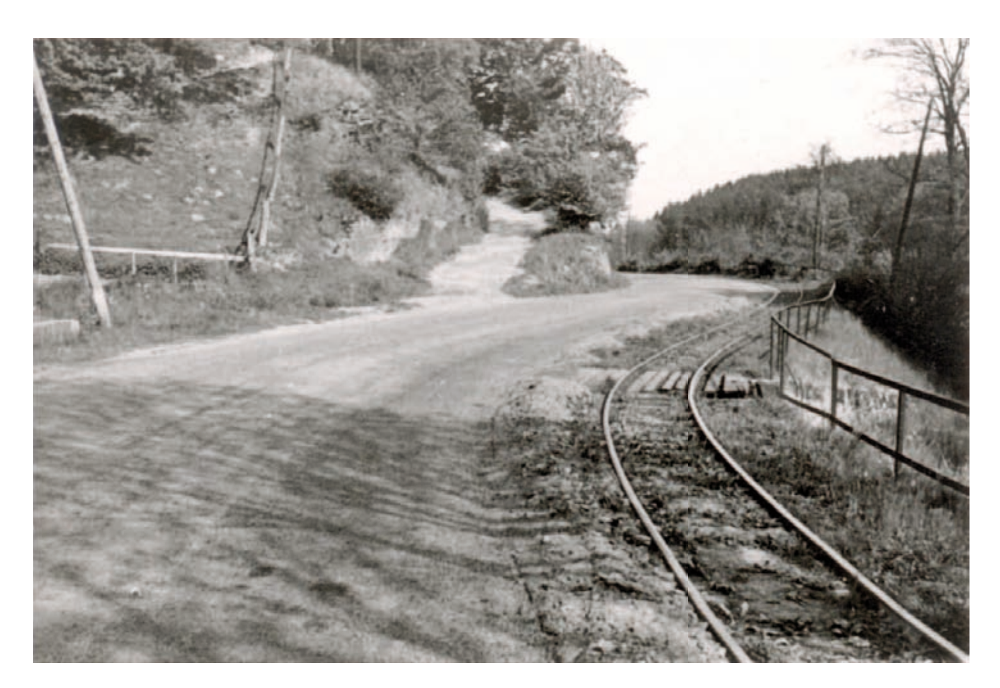


Abbildung 3: Das heute noch erhaltene Geländer (rechts neben dem Gleis) im letzten Betriebsjahr der Bahn. Die Straße ist heute ausgebaut, das Geländer teilweise zugewachsen. Foto: Unbekannter Fotograf, Sammlung Andreas Röder.

Aktiviert die Wahrnehmung des Geländers nur in den Köpfen Eingeweihter die plastische Erinnerung an die Bahn, so erregten die Bemühungen um den Erhalt des Wartehäuschens der früheren Haltestelle Klein Lengden auch die Aufmerksamkeit einer größeren Öffentlichkeit. Nachdem das Gebäude von Gartetalbahn-Liebhabern in letzter Minute vor dem Abriss bewahrt worden war, bemühten sich diese um einen sorgsamen Abbau des alten Wartehäuschens, das nunmehr an anderer Stelle wieder errichtet werden soll.

Im Kontext der Erinnerungskultur fungierte und fungiert das Wartehäuschen von Klein Lengden als ein zentraler Topos, sah doch der angedachte und bislang gescheiterte Plan zum Wiederaufbau einer Teilstrecke der Gartetalbahn als Museumseisenbahn vor, diese Haltestelle als einen der beiden Endpunkte zu nutzen. Aber auch die Idee, ein der Erinnerung an die Bahn gewidmetes Volksfest zu veranstalten und dabei eine so genannte »Gummibahn«[72] auf einem Abschnitt der ehemaligen Trasse verkehren zu lassen, war an den Ort der Haltestelle und ihre baulichen Relikte gekoppelt. Das Bestreben, ja die Sehnsucht, der Akteure, noch einmal so oder zumindest so ähnlich wie in der Kindheit auf der Strecke fahren zu können, ist anhand solcher Bemühungen unschwer zu erkennen. Das Durchspie-

[72] Gemeint ist damit ein umgebauter Planwagen, der als (Klein-)Bahn dekoriert wird. Im Innenraum können die Fahrgäste auf Holzbänken Platz nehmen.

len vergangener Erlebnisse und der Austausch bekannter Anekdoten mag der Reiz solcher Vorhaben sein. Dabei bilden solche Ideen den Schnittpunkt mehrerer Interessen: die Begeisterung für antiquierte Technik und für die Eisenbahn im Allgemeinen, die Begeisterung für Kleinbahnen im Besonderen und die Begeisterung für die spezifische Kleinbahn, die mit der Liebe zur Heimat korrespondiert. Erinnerungen sollen erhalten bleiben und mit anderen Menschen, insbesondere mit jüngeren, geteilt werden. Dabei wird an der eigenen Identität und an der gemeinsamen Identität der lokalen Bevölkerung gearbeitet. Das geliebte Objekt soll erhalten bleiben, und es bleibt erhalten. Dies geschieht aus unterschiedlichen Gründen und eint sie dennoch, die Liebhaber der Gartetalbahn.



Abbildung 4: Das Wartehäuschen von Klein Lengden vor seiner Demontage im Jahr 2000. Foto: Andreas Röder, mit freundlicher Genehmigung.

Literatur

ASSMANN, Jan, Kollektives Gedächtnis und kulturelle Identität. In: Ders./Tonio Hölscher (Hg.), Kultur und Gedächtnis. Frankfurt/M. 1988, S. 9–19.

BAUSINGER, Hermann (Hg.), Heimat heute. Tübingen 1980.

BAUSINGER, Hermann, Heimat und Identität. In: Ders./Konrad Köstlin (Hg.), Heimat und Identität. Probleme regionaler Kultur (Studien zur Volkskunde und Kulturgeschichte Schleswig-Holsteins, Bd. 7). Neumünster 1980, S. 9–24.

BRUCKNER, Pascal/Alain FINKIELKRAUT, Das Abenteuer gleich um die Ecke. Kleines Handbuch der Alltagsüberlebenskunst. München/Wien 1981.

BURMEISTER, Karl, Göttinger Kleinbahn A.G. Chronik der Gartetalbahn. 1897–1975: 60 Jahre Kleinbahngeschichte. Göttingen 1987.

DEUTSCHE REICHSBAHN, Deutsches Kursbuch. Gesamtausgabe der Reichsbahn-Kursbücher. Sommer 1939. Teil 2. Berlin 1939.

ERLL, Astrid, Kollektives Gedächtnis und Erinnerungskulturen. In: Ansgar Nünning/Vera Nünning (Hg.), Einführung in die Kulturwissenschaften. Stuttgart 2008, S. 156–176.

FLICK, Uwe/Ernst VON KARDOFF/Ines STEINKE (Hg.), Qualitative Forschung. Ein Handbuch. Hamburg 2005.

HABERMAS, Tilmann, Geliebte Objekte. Symbole und Instrumente der Identitätsbildung (Perspektiven der Humanwissenschaften. Phänomenologisch-psychologische Forschungen, 19). Berlin/New York 1996.

HALBWACHS, Maurice, Das Gedächtnis und seine sozialen Bedingungen. Frankfurt/M. 1985.

HEINZEL, Matthias, Garte-Brücke auf alten Fundamenten montiert. Radweg Benniehausen-Wöllmarshausen auf alter Bahnstrecke fertiggestellt. In: Göttinger Tageblatt, 14.11.2003.

HENNING, Nina, Lebensgeschichte in Objekten. Biografien als museales Sammelkonzept (Kieler Studien zur Volkskunde und Kulturgeschichte, Bd. 3). Münster/New York/München/Berlin 2004.

HESSE, Hermann, Meine Kindheit. In: Peter Camenzind (Hg.), Hermann Hesse: Gesammelte Werke in zwölf Bänden. Bd. 1, Stufen: Die späten Gedichte. Frühe Prosa. Frankfurt/M. 1987, S. 218–240.

HOPF, Christel, Qualitative Interviews – ein Überblick. In: Uwe Flick/Ernst von Kardorff/Ines Steinke (Hg.), Qualitative Forschung. Ein Handbuch. 4. Aufl. Reinbek bei Hamburg 2005, S. 349–359.

KINDER, Sebastian/Olaf Kühne/Olaf Schnur (Hg.), RaumFragen. Stadt-Region-Landschaft. Wiesbaden 2013.

KNAPETT, Carl, Thinking Through Material Culture. An Interdisciplinary Perspective. Philadelphia 2005.

KÖNIG, Gudrun M., Zum Lebenslauf der Dinge. Autobiographisches Erinnern und materielle Kultur. In: Herman Heidrich (Hg.), Sachkulturforschung. Gesammelte Beiträge der Tagung der Arbeitsgruppe Sachkulturforschung und Museum in der Deutschen Gesellschaft für Volkskunde vom 15. Bis 19. September 1998 in Bad Windsheim (Schriften und Kataloge des Fränkischen Freilandmuseums, Bd. 32). Bad Windsheim 2000, S. 72–85.

KÖSTLIN, Konrad, Die Sammlervitrinen und das Lebensmuseum. In: Burkard Pöttler/Helmut Eberhart/Elisabeth Katschnig-Fasch (Hg.), Innovation und Wandel. Festschrift für Oskar Moser zum 80. Geburtstag. Graz 1994, S. 199–212.

KÜHNE, Olaf, Landschaftstheorie und Landschaftspraxis. Eine Einführung aus sozialkonstruktivistischer Perspektive. Wiesbaden 2013.

LENZ, Claudia/Jens Schmidt/Oliver von Wrochem, Erinnerungskulturen im Dialog: Europäische Perspektiven auf die NS-Vergangenheit. Hamburg 2002.

MIHAILESCU, Peter-Michael/Matthias Michalke, Vergessene Bahnen in Baden-Württemberg. Stuttgart 1988.

MOLLER, Sabine, Vielfache Vergangenheit: Öffentliche Erinnerungskulturen und Familienerinnerungen an die NS-Zeit in Ostdeutschland. Tübingen 2003.

OELJESCHLÄGER, Bernd, Dingbiographien in Lieblingsgegenständen. Ein Versuch zur Benennung von Dingbedeutungen. In: Herman Heidrich (Hg.), Sachkulturforschung. Gesammelte Beiträge der Tagung der Arbeitsgruppe Sachkulturforschung und Museum in der Deutschen Gesellschaft für Volkskunde vom 15. Bis 19. September 1998 in Bad Windsheim (Schriften und Kataloge des Fränkischen Freilandmuseums, Bd. 32). Bad Windsheim 2000, S. 86–94.

OESTERLE, Günter (Hg.), Erinnerung, Gedächtnis, Wissen: Studien zur kulturwissenschaftlichen Gedächtnisforschung. Göttingen 2005.

SCHMIDT-LAUBER, Brigitta, Feldforschung. Kulturanalyse durch teilnehmende Beobachtung. In: Silke Göttsch/Albrecht Lehmann (Hg.), Methoden der Volkskunde. Positionen, Quellen, Arbeitsweisen der Europäischen Ethnologie. Berlin 2007, S. 219–248.

SCHROER, Markus, »Bringing space back in« – Zur Relevanz des Raums als soziologischer Kategorie. In: Jörg Döring/Tristan Thielmann (Hg.), Spatial Turn. Das Raumparadigma in den Kultur- und Sozialwissenschaften. Bielefeld 2008, S. 125–148.

STRACK, Klaus/Axel Johansson, Die Kleinbahn Bielstein-Waldbröl. Chronik einer fast vergessenen Eisenbahn im Oberbergischen. Nümbrecht-Elsenroth 2000.

TAUSCHEK, Markus (Hg.), Kulturen des Wettbewerbs: Formationen kompetitiver Logiken (Kieler Studien zur Volkskunde und Kulturgeschichte, Bd. 10). Münster 2013.

WEBER, Max, Wirtschaft und Gesellschaft: Grundriss der verstehenden Soziologie. 5. rev. Aufl., besorgt von Robert Winkelmann, Studiengausg. Tübingen 1972 (zuerst 1921).

WERNER, Jochen-Thomas, Die Geschichte der Gartetalbahn 1897–1959: Ein volkskundlicher Beitrag zur Regionalforschung und Oral History. Dissertation Georg-August-Universität Göttingen. Göttingen 1988.

WOLF, Peter, Dingliche Relikte. In: Michael Maurer (Hg.), Aufriß der Historischen Wissenschaften. Band 4: Quellen. Stuttgart 2002, S. 126–145.

Sehnsuchtsorte: Eisenbahnlandschaften in kleinen Maßstäben

Peter F. N. Hörz/Susanne Klenke

»Eine Platte mit Gleisen...«

Eine Modelleisenbahn sei – so die Definition eines Fachhändlers für Modelleisenbahnen und Modellbahnzubehör – »eine Platte mit Gleisen, auf denen Züge fahren«.[1] Folgte man dieser Definition, dann bestünde eine Modelleisenbahnanlage aus einer in der Regel hölzernen Ebene, auf der Gleise verlegt sind und miniaturisierte Züge ihre Kreise ziehen. Das ist jedoch beileibe nicht die ganze ›Wahrheit‹. Denn was in dieser Definition außen vor bleibt, ist zweierlei: Erstens können die Gleise einer Modelleisenbahn grundsätzlich auf jeder Ebene verlegt werden; je nach spezifischer Machart der Miniaturgleise kann dies auch der blanke Fuß- oder ein Teppichboden sein. Zweitens erweckt diese eher nüchterne Definition den Eindruck, dass auf der jeweiligen ›Platte‹ nichts anderes wäre, als ein mehr oder minder komplexer Verlauf von Gleisen, über welche der Modelleisenbahnbesitzer[2] seine Züge fahren ließe.

---

[1] Narratives Interview mit Herrn F., geführt von S. K. am 17.08.2015.

[2] In diesem Text wird für die Personengruppe der Modellseisenbahner und Eisenbahnenthusiasten stets nur die männliche Form verwendet, da sich die dem Text zugrunde liegende Empirie ausschließlich auf Gesprächspartner männlichen Geschlechts bezieht und weil es – ungeachtet entsprechender Bemühungen – zu keinen Kontakten mit Modelleisenbahnbesitzerinnen gekommen ist. Es wird demnach davon ausgegangen, dass die Beschäftigung mit Modelleisenbahnen ein stark männlich dominiertes Freizeitvergnügen ist. Zur männlichen Dominanz im Kontext der Freizeitbeschäftigung ›Modelleisenbahn‹ siehe auch den Beitrag von Laura Stonies in diesem Band.

In aller Regel ist aber genau dies nicht der Fall, denn die ›Platten‹ sind nur in den seltensten Fällen als solche zu erkennen. Stattdessen bilden sie den Untergrund für die Schaffung dreidimensionaler Landschaftsbilder, die den Schauplatz eines Spiels mit der Eisenbahn darstellen. Dies zeigt der Blick in die Schaufenster einschlägiger Fachgeschäfte wie auch auf die Anlagen in Hobbykellern und auf Dachböden. Und mögen auch die Miniaturzüge und Nachbildungen von Eisenbahninfrastrukturen im Zentrum der Aufmerksamkeit ihrer Besitzer stehen, so sind sie, wenn man den Zusammenhang betrachtet, zwar ein zentraler, aber doch nur ein Teil einer gestalteten Landschaft, in der Gebirge und Wasserläufe die Voraussetzung für Tunnels und Brücken bilden und in der ein Bahnhof eingebunden ist in eine – zumindest angedeutete – dörfliche oder städtische Umgebung. Die kleinen Züge fahren durch Laub- und Nadelwälder, erklimmen Hügel oder alpin anmutende Höhen, stoppen an ländlichen Haltepunkten mit Empfangsgebäuden im Heimatstil oder auch – wenn dazu der Platz reicht – an stattlichen Großstadtbahnhöfen, deren Gestaltung sich an den ›Kathedralen des Fortschritts‹ vom Beginn des 20. Jahrhunderts orientiert.

Der Besitzer einer Modelleisenbahn ist demnach nicht nur ein Homo ludens, der Freude daran hat, dass maßstäblich verkleinerte Züge in seinem Hobbyraum über mehr oder minder ausgedehnte Gleisanlagen fahren, sondern zugleich ein Homo faber, der miniaturisierte Abbilder räumlicher Wirklichkeiten schafft! Diese Abbilder müssen nicht unbedingt in jeder Hinsicht originalgetreu sein – wiewohl Vorbildtreue im Kontext der Modelleisenbahner-Szene oft einen hohen Wert bildet. Vielmehr können sie ideal überhöht, nach individuellen Geschmackspräferenzen interpretiert und variiert werden. Das ›Minatur Wunderland Hamburg‹, das höchst erfolgreich eine kontinuierlich erweiterte Modelleisenbahnanlage als gewerbliche Dauerausstellung präsentiert,[3] verspricht seinem zahlenden Publikum in dieser Hinsicht das Erlebnis einer »Welt aus Träumen, Illusionen und Unfassbarem«.[4] Dass diese Welt bei nicht-gewerblichen Modelleisenbahnern zwangsläufig bescheidener ausfällt als jene des Hamburger Wunderlandes, ändert nichts daran, dass auch sie auf ihren ›Platten‹ kleine Ausschnitte von Welt, gestalten und mit technischer und gestalterischer Raffinesse versuchen, Unfassbares fassbar zu machen und Illusionen zu erzeugen.

Indem sie dies tun, setzen sich beide, die Hamburger Profis wie auch die in ihren Hobbyräumen tätigen Modelleisenbahner, mit der Welt in ihrer räumlich-ding-

[3] In den 15 Jahren ihres Bestehens ist die nach Betreiberangaben »größte Modelleisenbahn der Welt« von mehr als 12 Millionen Personen besucht worden. Gemessen an der Zahl der Besucherinnen und Besucher rangiert das ›Miniatur Wunderland‹ damit auf Platz sechs der Dauerausstellungen in Europa. Dieser Publikumserfolg verweist einerseits darauf, dass das Interesse an Modelleisenbahnen weit über den begrenzten Rahmen der Modelleisenbahner-Szene hinausreicht, anderseits auch darauf, dass es nicht zuletzt eine aufwändig gestaltete Landschaft mit Zügen ist, welche die Attraktivität der Modelleisenbahn ausmacht. Zu den Daten vgl. https://twitter.com/MiWuLa/status/499524936780627968 und http://www.miniatur-wunderland.de (beide 10.10.2015).

[4] Flyer ›Miniatur Wunderland‹ 2015.

lichen Verfasstheit auf eine Weise auseinander, die sich als kreativ-gestaltend verstehen lässt. Denn in der Auseinandersetzung mit der räumlich-dinglichen Umwelt, mit der die Eisenbahn umgebenden städtischen, dörflichen oder mehr oder minder natürlichen Landschaft, besteht die Voraussetzung für die Entstehung der dreidimensionalen Landschaftsbilder. Mögen Modelleisenbahner stets Tüftler und Bastler in einem technischen Sinne, Spielende und Freunde der Eisenbahn sein, so sind sie zugleich auch Gestalter solcher Bilder und widmen dieser Facette ihres Hobbys vielfach nicht weniger Aufmerksamkeit als der Frage, welche Lokomotive mit welchen Waggons harmoniert[5] und ob die Nachbildung der einen oder anderen Lok exakt so viele Nieten aufzuweisen hat, wie das Vorbild aus dem 19. Jahrhundert.[6] Dies rückt die Modellbahnbesitzer in die Nähe des nicht-akademischen Künstlers, des populären Gestalters, und macht ihn zu einem Wesensverwandten von (Landschafts-)Architekten und Stadtplanern, der mit Bezugnahme auf das, was ›ist‹, ein Modell davon entwickelt, was sein könnte oder sollte.[7]

Erlaubt ist bei dieser Form der Nachbildung von Landschaft, wofür der zur Verfügung stehende Platz ausreicht, was das handwerkliche Geschick des einzelnen Modellbahngestalters hervorzubringen vermag oder was die Zubehörindustrie an vorgefertigten landschaftlichen Elementen liefert. Erlaubt ist aber vor allem auch, was gefällt. Aber was gefällt eigentlich den Landschaft gestaltenden Modelleisenbahnern? Wie individuell fallen die einzelnen Landschaften aus, und gibt es – ungeachtet individueller Geschmackspräferenzen – bestimmte Muster der Modelllandschaftsgestaltung, die überindividuell geteilt werden? Was eint die Modelleisenbahn spielenden und Modelllandschaften schaffenden Akteure? Worin bestehen möglicherweise die geteilten Bedürfnisse derer, die – mal in Vereinszusammenhängen, mal in der Weltabgeschiedenheit von Hobbykellern oder Dachböden – aufwändige Gestaltprodukte erzeugen, deren Entstehungsprozess angestoßen wird, weil der glorifizierte Verkehrsträger ›Eisenbahn‹ von Nicht-Eisenbahnern in Besitz genommen und ihm ein Ort gegeben wird? Diese Fragen sollen auf Basis einer ethnografischen Annäherung an das Phänomen und unter Rückgriff auf kultur- und kunstwissenschaftliche Theorieansätze in diesem Beitrag einer Beantwortung näher gebracht werden. Der Bezug auf kunstwissenschaftliche Theoriebestände ist dabei darauf zurückzuführen, dass davon ausgegangen wird, dass es sich bei der

---

[5] Rolf-Ulrich Kunze, der in einer technikhistorischen Selbstreflexion unter anderem seine Modelleisenbahnerbiografie ausgebreitet hat, berichtet seitenlang darüber, wie ihn die Frage, welche Elemente mit welchen anderen harmonieren, beschäftigt habe. KUNZE, Spurweiten, 2011, bes. S. 13–143.

[6] In Modellbauer- und Modelleisenbahnerkreisen wird ein Interessengenosse (pejorativ) als »Nietenzähler« bezeichnet, wenn er an Modellen (seien sie seriell oder individuell gestaltet) kleinste Unstimmigkeiten und Fehler erkennt und sich damit als ›Kenner‹ auszuweisen versucht. Siehe hierzu z. B. die Äußerungen des Modellbauers Peter Lepold auf dessen Internetpräsenz http://www.peter-lepold.de/nietenzaehler.html (18.10.2015).

[7] Dass sich mitunter auch Architekten, Städteplaner und Landschaftsgestalter des Mediums ›Modell‹ bedienen, um ihre Pläne nachvollziehbar zu machen, mag diese Wesensverwandtschaft unterstreichen, im Kern allerdings besteht diese darin, dass sich die professionellen Gestalter wie auch die Modelleisenbahner mit der real existierenden räumlich-materiellen Umwelt auseinandersetzen und ihnen ihre Visionen dieser Umwelt anheimstellen.

Gestaltung von Modelleisenbahnanlagen um eine laienkünstlerische Aktivität handelt. Im Zentrum der Aufmerksamkeit stehen demnach der Bau und die Gestaltung der Anlagen. Gefragt wird wie Modelleisenbahnanlagen von Privatpersonen und Vereinen aussehen, unter welchen Bedingungen diese Anlagen entstehen und welcher gestalterischen Elemente sich die gestaltenden Akteure bedienen. Gefragt wird, was zur Schau gestellt wird und was nicht, und es werden Überlegungen angestellt, warum dies so ist.

Als ›ethnografisch‹ wird dabei nicht nur die Art und Weise der Gewinnung jenes empirischen Materials verstanden, das diesem Beitrag zugrunde liegt, denn dieses wurde mittels narrativer Interviews[8] und einem Vor-Ort-Sein mit geschärften Sinnen[9] – vor allem mit offenen Augen – generiert. Dies bedeutet, dass unsere Vorgehensweise das optisch Wahrnehmbare an Modelleisenbahnanlagen in den Fokus der Aufmerksamkeit rückt und somit zumindest in Ansätzen, einer Vorstellung der ethnografischen Bildwissenschaft folgt, die nach den sozialen Botschaften von Bildern, nach deren Entstehungsbedingungen und danach fragt, welche kulturellen Muster sich in den Bildern gegebenenfalls reflektieren.[10] Als ›ethnografisch‹ wird darüber hinaus auch der Blick verstanden, der auf das Einfache, das Unmittelbare und das – im doppelten Sinne des Wortes – ›Kleine‹ gerichtet ist[11] und der sich somit auf ein kleines Sample von Objekten und Akteuren beschränkt. Dabei gliedert sich das in diesem Beitrag ausgewertete Material ›aus dem Feld‹[12] in Bestände, die zwar von zwei verschiedenen Personen in unterschiedlichen Zeitabschnitten, in unterschiedlichen biografischen Lebensabschnitten und mit teils kongruenten, teils voneinander abweichenden Sammeltechniken gewonnen,[13] jedoch

---

[8] SCHMIDT-LAUBER, Interview, 2001.

[9] Unter Bezugnahme auf Philippe Descola kritisiert Marcus Richter einen »mitunter zwanghaft rationalisert[en]« Methodendiskurs in den Ethnowissenschaften und stellt dem den Vorschlag gegenüber, »zufällige Begegnungen in alltäglichen Situationen« und ein »einfach leben« mit geschärften Sinnen als eine ethnografische Vorgehensweise bei der Generierung von Wissen zuzulassen. RICHTER, Prekärer Konsum, 2011, S. 68–71, bes. S. 70–71.

[10] BRINGÉUS, Volkstümliche Bilderkunde, 1982; siehe hierzu auch SACHS-HOMBACH, Kommunikatives Medium, 2013.

[11] Arjun Appadurai spricht davon, dass das »appeal of the small, the simple, the elementary, the face-to-face« die ethnografische Perspektive auszeichne. APPADURAI, Theory in Anthropology, 1986, S. 357.

[12] Die Diskussion, unter welchen Umständen eine Forschung in einer für das forschende Subjekt bislang unvertrauten sozialen und räumlichen Umgebung als ›Feldforschung‹ gelten darf und wer für dieses ›Dürfen‹ mit welchen Motiven welche Standards setzt, kann hier nicht geführt werden. Es sei sei jedoch angemerkt, dass hier nicht der Anspruch erhoben wird, dass das gewonnene Material einer ›Feldforschung‹ in dem von den Standards setzenden Instanzen gemeinten Sinne genügt. In ein sozialkulturell, sozialräumlich und thematisch umrissenes ›Feld‹ sind wir gleichwohl ›gegangen‹.

[13] P. H. hat das Hobby ›Modelleisenbahn‹ bereits wiederholt beschäftigt, erstmals im Rahmen der Entstehung eines kleinen Essays in den 1990er Jahren, ein zweites Mal im Kontext des von der Otto-Friedrich-Universität Bamberg 2003 im Rahmen der ›internen Forschungsförderung‹ geförderten Projektes »Das verheißene Land: Modelleisenbahnen als Projektionsfläche männlicher Sehnsüchte«, und abermals 2013/14 im Kontext des Lehrforschungsprojektes an der Georg-August-Universität Göttingen, das den Entstehungszusammenhang dieses Buches bildet. Siehe HÖRZ, Männerträume vom besseren Leben, 1997; DERS., Das verheißene Land, 2003. S. K., zunächst Teil des Lehrforschungsprojekts, verfolgte über einige Monate hinweg das Vorhaben, sich Modelleisenbahnanlagen

im Laufe des Arbeitsprozesses wiederholt diskutiert und schließlich gebündelt in diesem Beitrag worden sind. Damit fußt dieser Text auf subjektiven Wahrnehmungen einer Kulturanthropologin und eines Kulturanthropologen mit je unterschiedlichen Sozialisationen des Sehens, Hörens, Erlebens und Begreifens, die aber wiederum insofern ›objektiviert‹ sind, als Gesehenes, Gehörtes, im weitesten Sinne Erlebtes und Begriffenes im Entstehungsprozess dieser Arbeit bereits verhandelt worden ist.

Tabelle: Materialbasis in chronologischer Ordnung

Forschende/r	Anlage/Thema/Person[14]	Datum	Technik/Material
P. H.	›Zollernbahn‹, Herr J., aus T. (Region Neckar-Alb, Baden-Württemberg)	04.08.2003	Beobachtung, narratives Interview, Transkript der Tonaufzeichnung, Notizen zur Gestaltung
P. H.	›Epoche ›IIc/IIIa (Ost)‹, Herr R., aus H. (Oberfranken, Bayern)	29.09.2003	Beobachtung, narratives Interview, Transkript der Tonaufzeichnung, Notizen zur Gestaltung
P. H.	›Alternative Verkehrspolitik‹, Herr M., aus R. (Großraum Stuttgart, Baden-Württemberg)	29.10.2003 07.05.2014	Beobachtung, narratives Interview, Notizen, Notizen zur Gestaltung
S. K.	›Kleinkummerfeld‹, Herr B., Herr L., Herr T., (Neumünster/Kleinkummerfeld, Schleswig-Holstein)	15.08.2015 25.08.2015	Beobachtung, narrative Interviews mit Tonaufzeichnung, Transkript
S. K.	Modellbahnfachgeschäft, Herr F., aus N. (Schleswig-Holstein)	17.08.2015	Beobachtung, kurze Befragung, Notizen
S. K.	Modellbahnfachgeschäft, Herr K. (Inhaber) aus Hamburg	18.08.2015	Beobachtung, narratives Interview, Notizen
S. K.	›Friest‹, Herr W., aus Großraum Hamburg	20.08.2015	Beobachtung, narratives Interview mit Tonaufzeichnung, Transkript

Hinsichtlich der Deutung des zugleich Vorgefundenen und Erfundenen durch zwei verschiedene Personen sei bemerkt, dass unserem Beitrag ein »Skript im Kopf«

und ihren Schöpfern forscherisch zu näheren, betrachtete dieses Vorhaben aber – infolge einer zu geringen Bereitschaft des ›Feldes‹ zur ethnografischen Annäherung – vorerst für gescheitert. Ihr Interesse indessen blieb aufrecht, wie auch ihre Bemühungen Zugang zum ›Feld‹ zu bekommen. Im Sommer 2015 hatte sie damit schließlich Erfolg.

[14] Alle Personen wie auch der Name der Anlage von Herrn W. wurden anonymisiert. Ort und Bahnhof ›Kleinkummerfeld‹ wie auch der Verein, der im Besitz des Bahnhofs ist, werden mit ausdrücklicher Genehmigung der beteiligten Akteure benannt.

zugrunde liegt, was wir im Anschluss an Elisabeth Timm für ein zwangsläufiges Merkmal jedes Erkenntnisprozesses halten.[15] Dieses Skript wird insofern von uns geteilt, als wir uns beide über einen längeren Zeitraum mit populären Aneignungen des Schienenverkehrs, mit Nostalgiebahnen und -bahnern, und dem Eisenbahnenthusiasmus im weiteren Sinne, schließlich aber auch speziell mit Modelleisenbahnen beschäftigt und uns über unsere Gedanken ausgetauscht haben. Nicht zuletzt gehen wir insofern von einer gemeinsamen Basis aus, als wir uns anknüpfend an eine frühere Auseinandersetzung mit gestalterischen Aspekten des Modellbahnbaus von Peter Hörz ›ins Feld‹ begeben haben.[16]

Theoretische Vorüberlegungen: Kunst, Kitsch und heilige Orte

In der kunstwissenschaftlichen Fachterminologie werden die Produkte künstlerischen Schaffens nach klar definierten ästhetischen Paradigmen eingeteilt, wobei die so genannte ›hohe Kunst‹ laienhaften Gestaltungsmodi gegenüberstellt wird. Dabei werden die Erzeugnisse von nicht-(akademisch-)künstlerisch qualifizierten Personen und Autodidaktinnen beziehungsweise Autodidakten als ›Naive Kunst‹ bezeichnet,[17] die wiederum fließende Grenzen zu oder Schnittmengen mit ›Hobbykunst‹ und der so genannten ›Volkskunst‹ aufweist und somit nicht exakt eingegrenzt wird.[18] Als Charakteristikum der Naiven Kunst gilt, dass sie nicht für den Markt, sondern »bedürfnisorientiert« und für den privaten Gebrauch produziert wird,[19] denn anders als bei der so genannten ›Volkskunst‹, existiert für die Erzeugnisse Naiver Kunst kein durch Nachfrage, Angebot und Expertenurteile regulierter Markt. Damit ist Naive Kunst von Anforderungen befreit, die ein geordnetes Marktgeschehen an Künstlerinnen und Künstler üblicherweise richtet; Naive Kunst muss sich nicht vermarkten, muss sich nicht am Zeitgeschmack orientieren und keine Qualitätsmerkmale aufweisen, die einer kritischen Expertise Stand halten können. Vor diesem Hintergrund ist es nachvollziehbar, weshalb Ottfried Schütze den »inneren Motor« für eine Betätigung auf dem Feld der Naiven Kunst – er bezieht sich auf das Feld der Malerei – in einer »innere[n] Spannung der Naiven« begründet sieht und den Schaffensprozess als die Herstellung eines verlorengegangenen inneren Gleichgewichts versteht.[20] Darüber hinaus konstatiert Schütze, dass die »Haltung des Naiven etwas ausgesprochen Privates« kennzeichne, das »als ein Reservat angesehen werden [muss], aus dem nur er die Legitimität gewinnt, sich sichtbar von der Alltagswelt abzugrenzen«.[21]

[15] TIMM, Skript im Kopf, 2001.
[16] HÖRZ, Männerträume vom besseren Leben, 1997.
[17] STUBENVOLL, Abgrenzung ohne Grenzen, 1984, S. 22.
[18] Ebd.
[19] GORSEN, Verarbeitung alltagsästhetischer Äußerungen, 1978, S. 28.
[20] SCHÜTZE, Naive Kunst, 1984, S. 16.
[21] Ebd.

Dieser Einschätzung entspricht die Vorstellung, dass ein hobbyistisches künstlerisches Schaffen nicht mit der Absicht aufgenommen wird, mittels des Geschaffenen eine künstlerische Wirkung zu erzielen.[22]

Die Darstellungen der naiv Kunstschaffenden – meist Gemälde – fallen überwiegend naturalistisch aus, lassen aber häufig eine Unkenntnis von ›Gesetzen‹ der Perspektive und Anatomie auf Seiten der- oder desjenigen erkennen.[23] Bei den Motiven handelt es sich häufig um die Wiedergabe persönlicher Wunschträume, so dass Naive Kunst vielfach ideal überformte oder alternative ›Wirklichkeiten‹ konstruiert. Dabei veranlasst die Missachtung ästhetischer Gesetzmäßigkeiten, wie auch die ›Heile-Welt‹-Ästhetik, die der Naiven Kunst eigen ist, die einen Betrachtenden zu distinktiver Missachtung dieser Kunstgattung. Andere indessen idealisieren Naive Kunst gerade deshalb als besonders authentische Ausdrucksform. Argumentiert wird dabei dahingehend, dass Laien- und Hobbykunst als besonders unmittelbares Spiegelbild des ›Inneren‹ und als Gegenentwurf zu einer von seriell gefertigten Erzeugnissen bestimmten industriellen Massenkultur zu begreifen sei,[24] was sich angesichts einer insgesamt wenig trennscharfen Unterscheidung auch und gerade für das Naive Genre sagen lässt. Im Kontext amateurhafter Kunstzuwendungen, entstünden somit – wie Gottfried Korff diese Diskurse zusammenfasst – »Nischen« oder »Inseln«, die sich als resistent gegenüber der Massenkultur erwiesen hätten.[25] Innerhalb dieser Refugien des Eigensinns, in welchen die poetischen oder auch materiell-gestalterischen Gewächse der »niederen Kulturflora« gedeihen, macht Korff im Anschluss an Peter Rühmkorf, der am Vorabend von ›1968‹ einen umfangreichen Band über »Exkurse in den literarischen Untergrund« vorgelegt hat,[26] eine Vielzahl von »›unbestellten Meinungskundgaben, Volksentscheiden, Vertrauensvoten und Mißtrauensbeweisen« aus.[27]

Begreift man nun die Gestaltung von Modelleisenbahnanlagen auch als einen kreativen Prozess, so kann dieses Tun als populäres künstlerisches Schaffen verstanden und wenigstens eine Wesensverwandtschaft zur Naiven Kunst reklamiert werden. Diese Wesensverwandtschaft besteht nicht nur darin, dass Modelleisenbahnanlagen meist nicht in kommerzieller Verwertungsabsicht entstehen, dass es keinen entwickelten Markt für vorgefertigte Modelleisenbahnanlagen[28] und kein elaboriertes Expertentum für deren Beurteilung und Bewertung gibt, sondern auch

---

[22] Ebd.

[23] Ebd., S. 13.

[24] STUBENVOLL, Abgrenzung ohne Grenzen, 1984, S. 30–31.

[25] KORFF, Volkskunst heute, 1986, S. 15.

[26] In seinem mit dem doppeldeutigen Titel »Volksvermögen« überschriebenen Buch bezieht sich der Lyriker und Essayist vor allem auf eigensinnige Aneignungen und Interpretationen unterschiedlicher ›höherer‹ Kulturgüter durch breite Bevölkerungsschichten, insbesondere auch durch Kinder und Jugendliche. RÜHMKORF, Über das Volksvermögen, 1967.

[27] KORFF, Volkskunst heute, 1986, S. 15.

[28] Dass es sehr wohl einen Markt für solche vorgefertigten Eisenbahnmodellanlagen gibt, besonders für solche, die in limitierten Auflagen erzeugt werden oder aufgrund ihres Alters als wertvoll erscheinen, bleibt davon unberührt.

darin, dass diese Anlagen nicht dem Zweck dienen, eine künstlerische Wirkung zu erzielen, dass sie oft nur einem beschränkten Publikum vorgeführt werden und somit der Privatsphäre zuzuzählen sind, und dass ihre Herstellung als Ausgleich und Hobby gebaut werden. Diese Wesensverwandtschaft besteht weiter darin, dass sich die für die Naive Kunst konstatierte ›Heile-Welt‹-Ästhetik auch für die Modelleisenbahnanlage reklamieren lässt. Möchte man auch den Aspekt der »Nischen« oder »Inseln« angesichts des starken Einflusses, den die Modellbahnzubehörindustrie auf das kreative Schaffen der Gestaltenden nimmt, nicht vollumfänglich gelten lassen, so ist doch charakteristisch, dass auch bei Zuhilfenahme vorgefertigter gestalterischer Elemente der Versuch unternommen wird, schöpferisch etwas Neues nach eigenen Bildern zu gestalten. Diese Wesensverwandtschaft besteht aber auch darin, dass Modelleisenbahnanlagen – bei aller Kunstfertigkeit und Raffinnesse ihrer Schöpfer – stets unter mehr oder minder sichtbarer Missachtung bestimmter als ästhetisch zu begreifender Prinzipien (etwa dem Prinzip der maßstabgetreuen Verkleinerung) gebaut werden und gebaut werden müssen, weil der zur Verfügung stehende Platz nicht ausreicht, weil bestimmte eisenbahntechnische oder landschaftsprägende Objekte nicht in der erforderlichen Größe herstellbar oder verfügbar sind oder weil dem Anlagengestalter schlichtweg die erforderlichen Kenntnisse fehlen.

Nicht zuletzt besteht diese Wesensverwandtschaft darin, dass sich die auf der Platte geschaffenen Miniaturlandschaften als Meinungsbekundungen, Vertrauens- oder Misstrauensvoten in Bezug auf gesellschaftliche Verhältnisse und kulturelle Ordnungen begreifen lassen. Denn ungeachtet dessen, dass die Gestaltung von Modelleisenbahnanlagen von Elementen der seriell gefertigten Massenkultur erheblich mitbestimmt wird, verkörpern die Anlagen Modelle eines Lebens, das von den Anlagengestaltern als das ›gute‹, das ›richtige‹ oder ›wahre‹ Leben imaginiert wird. Wie dieses Leben im Detail aussieht, ist gewiss stark davon abhängig, was die Modellbahnindustrie an Symbolträgern bereithält. Zugleich aber ist die Imagination dieses Lebens davon bestimmt, welche Symbolträger der einzelne Anlagengestalter für seine Anlage auswählt und – wie bei einer in die dritte Dimension erweiterten Collage – zu einem neuen Ganzen zusammenfügt. Die Gestaltung von Modellbahnanlagen lässt sich somit als eine von zahlreichen gegenwärtigen Ausdrucksmöglichkeiten begreifen, die – wie Hermann Bausinger im Zusammenhang mit einem in den 1980er Jahren erneuerten Begriff von ›Volkskunst‹ formuliert hat – alle Betonierungen überwuchern; [als] ein Ausbruch aus den Reglementierungen des Alltags; ein Widerstand gegen die gesellschaftlichen Abtötungsrituale«.[29]

Eine solche Sichtweise, die eine Modelleisenbahnanlage als Produkt künstlerischen Schaffens und ihren Gestalter als einen gesellschaftskritischen Kreativen begreift, setzt sich freilich der Gefahr aus, dahingehend kritisiert zu werden, dass »Das Elend der Welt«, »Das ganz alltägliche Elend« und die »Zumutungen und

[29] BAUSINGER, Vorbemerkung, 1986, S. 5.

Leiden im [...] Alltag«[30] und ihre räumlich dinglichen Objektivationen ja gerade keinen Platz auf der ›Platte‹ fänden, sondern stets nur ideale, oftmals nostalgische Modellwelten arrangiert würden, und dass dies auch noch mit Mitteln geschähe, für die der Begriff ›Kitsch‹ durchaus angemessen erscheint. Eine derartige Kritik jedoch ließe außer Acht, dass die Klassifikation, wonach ein Objekt, ein Symbolträger, der Sphäre der Kunst oder jener des Kitsches zuzuordnen ist, eine Frage der gesellschaftlichen Verortung dessen oder derer ist, der oder die diese Zuordnung vornimmt. Denn dieser Maßstab – so der Wiener Kunsttheoretiker und Kulturwissenschaftler Dieter Schrage – »ist nicht irgendwo wie ein ›Ur-Meter‹ aufgehoben, sondern er ist angeeignet, gesellschaftlich vermittelt, ist ein Produkt von Bildung, sozialer Stellung und Besitz«,[31] und:

> »Die sozialen Subjekte, Klassifizierende, die sich durch ihre Klassifizierungen selbst klassifizieren, unterscheiden sich voneinander durch die Unterschiede, die sie zwischen schön und häßlich, fein und vulgär machen und in denen sich ihre Position in den objektiven Klassifizierungen ausdrückt oder verrät«.[32]

Wollte man also Produkte der Naiven Kunst wie die mithin der Sphäre des Kitsches zugerechnete Gestaltung der Modelleisenbahn der in ihnen manifestierten Sentimentalität wegen kritisieren, so hieße dies, in erster Linie sich als Kritikerin oder Kritiker zu profilieren und den eigenen, den ›besseren‹ Geschmack über jenen derer zu stellen, die sich in den ›Niederungen‹ des Kitischig-Sentimentalen bewegen. Selbst dann, wenn man dieser Argumentation in ihrer dramatischen Zuspitzung nicht vollumfänglich folgen wollte, weil sich die Zusammenhänge in der Detailansicht komplexer darstellen, als das Zitat Glauben zu machen geeignet ist, wäre der kritischen Stimme, die das kulturelle Kapital des oder der Klassifizierenden gegen die Sentimentalitäten des Modelleisenbahngestalters in Anschlag bringt, am Ende doch entgegenzusetzen, was Norbert Elias über den Klassifzierenden sagt:

> »Er mag so oft er will die Freizeiträume und den Geschmack der vom Berufsdruck entformten Seelen als ›Kitsch‹, die Ausdrucksformen der im Zwang der Arbeit gestauten und lädierten Gefühle als ›Sentimentalität‹ verspotten. Das Bedürfnis nach dem, was er hier ›Kitsch‹ nennt, ist gesellschaftlich erzwungen, dieser selbst, der Kitsch im negativen Sinn des Wortes, ist das getreue Spiegelbild einer von der industriellen Gesellschaft gezüchteten Seelenlage.«[33]

Hiergegen mag man mit einigem Recht einwenden, dass die konstatierte Unmittelbarkeit des Zusammenhangs von Erfahrungen in der Arbeitswelt und dem Be-

---

[30] Die Buchtitel und -untertitel werden hier jeweils in einem doppelten Sinne verwendet und stehen zugleich für die von der Autorin und den Autoren benannten Missstände (etwa für die von Bourdieu u. a. beforschten *Banlieus*) und für alle gesellschaftlichen Missverhältnisse, die sich unter dem jeweiligen Titel jenseits des konkreten Untersuchungsgegenstandes noch vorstellen lassen. BOURDIEU, Elend der Welt, 2002; KATCHNIG-FASCH, Alltägliches Elend, 2003; SCHULTHEIS/SCHULZ, Gesellschaft mit begrenzter Haftung, 2005.

[31] SCHRAGE, Eine Rehabilitation des Kitsches, 1999, S.

[32] BOURDIEU, Die feinen Unterschiede, 1982, S. 25.

[33] ELIAS, Kitschstil und Kitschzeitalter, 1985, S. 4–5.

dürfnis nach ›Kitschigem‹ ein wenig kurz greift, weil andere Aspekte der Erfahrung von ›sozialer Kälte‹ und objektivierten ›Unwirtlichkeiten‹ ebenso außer Acht gelassen werden, wie die Möglichkeit, dass ›Kitschiges‹ nur eine unter mehreren Ausdrucksmöglichkeiten desselben Individuums sein kann. Im Grundsatz aber lässt sich ›Kitsch‹ im weitesten Sinne und der Aspekt des ›Kitschigen‹ im Kontext der Modellbahngestaltung auch als eine Reaktion auf soziale und kulturelle Realitäten begreifen, die das Individuum als defizitäre Realtäten erlebt. So gesehen lässt sich das, was auf der ›Platte‹ eine mitunter als ›kitschig‹ empfundene Gestalt annimmt, durchaus als Entwurf alternativer Realitäten begreifen, in welchen das seinen Platz erhält, was der Alltag nicht oder nicht im ersehnten Maße bereithält. »Damit erhält das Problem des Kitsches [einschließlich des behaupteten Kitsches im Kontext der Modellbahngestaltung] eine Ernsthaftigkeit, die man ihm gewöhnlich kaum beimißt«.[34]

Diese Ernsthaftigkeit besteht darin, dass die Modellwelt eine ›gute‹ und ›heile‹ Welt ist, in der das, was ihre Erbauer nicht wollen – beispielsweise Krieg, soziale Konflikte, ›unwirtlicher‹ Städtebau, Zersiedelung der Landschaft, eine am motorisierten Individualverkehr orientierte Verkehrspolitik und dergleichen mehr –, keinen Platz eingeräumt bekommt. Damit werden gesellschaftliche Missstände bei der Gestaltung von Modelleisenbahnanlagen zwar nicht sichtbar thematisiert und, wie es im Kontext einer (akademischen) gesellschaftskritischen Kunst geschieht, explizit auf- und angegriffen. Doch werden gerade mit deren Nicht-Thematisierung Meinungen kundgetan, Entscheidungen getroffen und Voten abgegeben, die ein ideales Gegenmodell zum Ausdruck bringen. Dies gilt auch dann noch, wenn man »das Süßliche, Klebrige, Sentimentale, Rührselige, Verlogene oder Verführerische«, wie Ueli Gyr unter Berufung auf Ludwig Gieß, als unreflektierten, »reinen Genuß« begreift, in dem das erlebende Subjekt als Genießende oder Genießender aufgeht,[35] weil letztlich nur das genossen werden kann, was vorher von Ungenießbarem geschieden worden ist!

Die Nähe zum Künstlerischen lässt sich für die Gestaltung von Modelleisenbahnanlagen aber nicht nur über die Ästhetik des Naiven begründen, sondern auch über die Art und Weise, wie die Anlagen entstehen. Wurde nämlich oben stets eher unpräzise von der ›Gestaltung‹ von Modelleisenbahnanlagen gesprochen, so zeigt der nähere Blick auf die konkrete Tätigkeit, dass es sich hierbei nicht um eine professionelle handwerkliche, sondern um eine kreativ-dilettantische handelt, die sich am besten mit dem Begriff des ›Bastelns‹ fassen lässt. Dabei ist ›Basteln‹, ist ›Bricolage‹, als eine Tätigkeit zu begreifen, bei welcher das handelnde Subjekt – ohne für diese Tätigkeit ausgebildet worden zu sein und unter Zuhilfenahme von Mitteln, die dem *professional* absurd erschienen – etwas erzeugt, das seinen Zweck erfüllt.[36] Charakteristisch ist, dass die Mittel des Bastlers beschränkt sind und sein Handeln

[34] Ebd., S. 5.
[35] GYR, Touristenkitsch, 2005, S. 98.
[36] Siehe hierzu LÉVI-STRAUSS, Das wilde Denken, 1968, S. 29.

dementsprechend improvisatorisch-kreativ ist. Für Claude Lévi-Strauss, der vom »mythopoetischen Charakter« der Bastelei spricht, liegt die Technik der Bricolage in der Nähe der »l'art brut«[37] und der Naiven Kunst.[38] Dabei ist es gerade die Idee der »l'art brut«, die jenseits der Normen verortete Kunst der Outsider, welche die Eingemeindung der Modellbahnbastelei in die Sphäre des Künstlerischen rechtfertigt.[39] Denn der Modelleisenbahngestalter bedient sich unterschiedlichster Kunstfertigkeiten, unterschiedlichster Techniken, nutzt vorgefertigte Objekte, die er dekontextualisiert und rekontextualisiert, und greift mitunter auf das Wissen aus Kindertagen zurück, indem er Landschaften aus Pappmaschee formt. Er nutzt ausgedientes Material – wie die Tischplatte des alten Schreibtischs – und schafft, indem er all dies tut, ein Neuarrangement dessen, was er vorgefunden hat. Indem er sich dabei, wohl wissend, dass andere über seine Bastelleidenschaft lächeln, ein Stück weit aus dem Rahmen gesellschaftlicher Normalität hinausbewegt, schafft er mit »Mitteln der Bricolage [...] ein Gegenbild zum juste milieu der Gegenwart«.[40]

Neben den Fragen nach der Verortung der Modellbahngestaltung auf dem Feld künstlerischer Betätigungen spielt bei dieser kreativen Bastelei ein weiterer beachtenswerter Aspekt eine Rolle: jener der räumlichen Dimension des Modells. In kulturwissenschaftlichen Diskursen über Räume steht gegenwärtig eine Raumkonzeption im Zentrum, die ›komplex aktionsrelevant‹ ist und zwei Dimensionen beinhält: Räume werden hier sowohl als objektiv-dinglich vorgefunden, als auch als performativ-ideell konstituiert begriffen,[41] wobei der Raum handlungstheoretisch und diskursanalytisch zu fassen gesucht wird.[42] Begreift man nun die ›Platte‹ als einen Handlungsraum, der sich einerseits durch deren Abmessungen konkret-räumlich, anderseits durch die Gestaltung als Vorstellungsraum konstituiert, so repräsentiert die gestaltete Modelleisenbahnanlage eine »imaginative Dimension, die den Raum durch Abstraktion des Konkreten und Erfahrbaren zur Metapher macht«.[43] Da der kulturwissenschaftlich relevante Raum primär durch das vom Subjekt selbst entworfene Verhältnis zur Welt gekennzeichnet wird,[44] lässt sich die Modelleisenbahnanlage in ihrer gestalterischen Dimension als physisch produzierter und von sinnlicher Wahrnehmung gekennzeichneter Raum verstehen, in welchem sich das subjektive Verhältnis des schaffenden Subjekts zur Welt abbildet.

---

[37] In der deutschen Ausgabe ist von der »›rohen‹ Kunst« die Rede, wobei allerdings die Bedeutungsdimension des von Jean Dubuffet geprägten Begriffes »l'art brut«, der eine autodidaktisch betriebene unverbildete und außerhalb ästhetischer Normen stehende Kunst meint, die von Menschen aller Altersgruppen mit oder ohne geistige und/oder körperliche Einschränkungen erzeugt wird, verloren geht. Siehe speziell hierzu ebd., S. 30; LEVI-STRAUSS, La Pensée Sauvage, 1962, S. 26; SELZ, The Work of Jean Dubuffet, 1962, S. 19.

[38] LÉVI-STRAUSS, Das wilde Denken, 1968, S. 30.

[39] RICHTER, Außenseiterkunst, 1984, S. 40–42.

[40] KORFF, Volkskunst heute, 1986, S. 19.

[41] Siehe hierzu GREVERUS, Prosa der Räume, 2009, S. 56–60.

[42] SEIFERT, Landschaft quer denken, 2012, S. 67.

[43] Ebd.

[44] Ebd. S. 67. Siehe hierzu auch EGGMANN, Praxen der Verortung, 2012, S. 175.

Indem aber das subjektive Verhältnis zu einer – wie oben ausgeführt – ideal überhöhten Welt mit den Mitteln der Bricolage räumlich-dingliche Gestalt annimmt, wird die Modelleisenbahnanlage zu einem sinnstiftenden Element im Leben dessen, der die Anlage gestaltet hat, sie bespielt und gegebenenfalls immer weiter ausbaut. Die ›Platte‹ wird dann zu einem Ort, an welchem das Subjekt sein Verhältnis zur Welt mit sich selbst (und/oder gelegentlich hinzugezogenen Betrachtern oder Mitspielern) aushandeln kann.

Sofern es sodann richtig ist, dass, wie die US-amerikanische Ethnologin Alice Cunningham Fletcher in einem Aufsatz über die *Pawnee* schreibt, »[a]ll sacred things must have their place«,[45] und man sich nicht scheut, die Eisenbahn und ihr landschaftliches Umfeld als ein räumlich-dingliches Ensemble zu betrachten, das einer bestimmten Gruppe von Menschen in einem säkularen Sinne ›heilig‹ ist, wird die Modelleisenbahnanalage zu einem Ort, der etwas abbildet, das für das gestaltende Subjekt von herausragendem Wert ist. Dabei entspricht es dem Charakter des Modells als verkleinertes Abbild räumlich-dinglicher Wirklichkeiten, dass es diese Wirklichkeiten beherrschbar und in ihrer Totalität erkennbar macht[46] und – dies möchte man angesichts der nostalgischen Ausprägung vieler Modelleisenbahnanlagen noch hinzufügen –, dass es gegenwärtigen Imaginationen des Vergangenen einen sinnlich erfahrbaren und überdies durch das gestaltende und spielende Subjekt kontrollierten Ort gibt. Weil es aber gerade dem Doppelcharakter des Modells entspricht, zugleich Abbild *von* etwas und Vorbild *für* etwas zu sein, wird die Modelleisenbahnanlage zu einem Ort, der zugleich Imaginationen räumlich-dinglicher ›Wirklichkeiten‹ und Imaginationen idealer und ›besserer‹ räumlich-dinglicher Wirklichkeiten räumlich-dinglich objektiviert.

Landschaft als Sujet, kulturelles Konstrukt und Modell

Landschaft – auf den ersten Blick betrachtet, erscheint dieser Begriff eindeutig. Auf den zweiten, kulturwissenschaftlich informierten, Blick indessen ›enteindeutigt‹ sich dieser Begriff, steht er doch – Komplexität reduzierend – für unterschiedliche Vorstellungen, welche ihn vom beliebigen ›Raum‹ unterscheiden. In seiner kulturellen Bedingtheit ist der Begriff abhängig von den Faktoren ›Geschlecht‹, ›Klasse‹, ›Alter‹ und ›geografische Herkunft‹, und nicht zuletzt von den Zeitumständen seiner Verwendung.[47] Zwar existiert der Begriff *locus amoenus* bereits in der antiken Dichtung, und dieser Topos und das damit verbundene Konzept einer Naturidylle hatte auch im Mittelalter bestand, insbesondere im Zusammenhang mit Paradies-

---

[45] FLETCHER, The Hako, 1924, S. 34.

[46] Claude Lévi-Strauss hat diesen Charakter des verkleinerten Modells, das er als Produkt der Bricolage begreift und zumindest teilkongruent mit der verkleinerten Abbildung in der Malerei versteht, dergestalt begründet, dass die Totalität des Objekts in der Verkleinerung »weniger furchterregend« erlebt werde und »die Sache erfaßt, in der Hand gewogen« und »mit einem einzigen Blick festgehalten werden« könne. LÉVI-STRAUSS, Das wilde Denken, 1968, S. 37.

[47] LEHMANN, Aspekte populären Landschaftsbewußtseins, 2003, S. 149.

vorstellungen. Doch als Fachterminus im Bereich des Ästhetischen erhält der Begriff erst im Kontext der Theoretisierung der malerischen Darstellung von Naturausschnitten Verwendung. In der Literatursprache des 18. Jahrhunderts setzt sich der Begriff durch und bezeichnet das Abbild schöner Natur als Landschaft.[48] Das »landschaftliche Auge« allerdings öffnet sich erst dann vollständig, als »Natur als ganze Natur und Erfassung der Natur durch neuzeitliche wissenschaftliche Erschließung sich dissoziieren«.[49] Damit ist es »die durch neuzeitliche Wissenschaft und Praxis distanzierte, ›entzauberte‹ Natur, die ästhetisch zur ganzen Natur als Landschaft wird«.[50] Zugleich wird Landschaft zum Gegenstand philosophischer Reflexion, etwa indem der Landschaft »bestimmte Empfindungen von sittlicher und leidenschaftlicher Art« zugeordnet werden.[51]

Norbert Fischer verweist darauf, dass das Landschaftsverständnis ein Produkt bürgerlichen Verständnisses ist und erst durch die »Auflösung des geschlossenen christlich-metaphysischen Weltbildes« sowie die wissenschaftliche Beherrschung der Natur entstand. Parallel zu diesem Prozess war die Natur nun nicht mehr Teil der Lebenswelt der Menschen.[52] Schließlich wird die Kategorie der ›Landschaft‹ Gegenstand der ästhetischen Betrachtungen von Kant, Hegel und Adorno, wobei vor allem »das Verhältnis von ästhetisch angeschauter Natur als Landschaft und gesellschaftlich angeeigneter Natur« zentraler Gegenstand der Betrachtungen ist.[53] In seinem 1913 erschienenen Essay »Philosophie der Landschaft« befasste sich Georg Simmel mit dem Phänomen des Landschaftlichen und betrachtet dieses in einer relativistischen Perspektive, die eine Wechselwirkung zwischen den räumlich-physikalischen Gegebenheiten und der daraus entstehenden menschlichen Wahrnehmung als kreativen geistigem Verarbeitungsprozess voraussetzt.[54] Für die »gesellschaftlich- kulturelle Bestimmung des Landschaftlichen wird damit vor allem die menschliche Wahrnehmung und geistige Verarbeitung« materiell-räumlicher Gegebenheiten zur Voraussetzung, die Landschaft erst entstehen lässt.[55]

Simmel stellt heraus, dass die Natur bedingt durch die Abgrenzung zur Landschaft eine Gestalt hat, die nur noch symbolhaft auf den großen allgemeinen Zusammenhang von Natur zurückverweise. Dabei ist es eine grundlegende Voraussetzung für das ›Heraussehen‹ oder Erfassen einer Landschaft als Einheit, dass der Betrachter eine Distanz zu sich selbst wie zu seinem landschaftlichen ›Gegenüber‹ habe.[56] Hierbei besteht eine Verbindung zur Rolle der Landschaft in der Malerei:

---

[48] FISCHER/SEIFERT, Landschaftsbegriff, 2012, S. 317–318.
[49] RITTER/GRÜNDER, Wörterbuch der Philosophie, 1980, S. 16.
[50] Ebd.
[51] Ebd., S. 18.
[52] FISCHER, Landschaft als kulturwissenschaftliche Kategorie, 2008, S. 22.
[53] Ebd. S. 22.
[54] SIMMEL, Philosophie der Landschaft, 2001, S. 472.
[55] FISCHER/SEIFERT, Landschaftsbergriff, 2012, S. 339.
[56] SIMMEL, Philosophie der Landschaft, 2001, S. 477.

In der »Landschaft als malerischem Kunstwerk«[57] zeigten sich ähnliche geistige Vorgänge, die für das gewöhnliche Landschaftssehen wesentlich sind: »Wo wir wirklich Landschaft und nicht mehr die Summe einzelner Naturgegenstände sehen, haben wir ein Kunstwerk in statu nascendi«.[58] Von einem Kunstwerk kann man nach Simmel dann sprechen, wenn gestaltende Kräfte »in Eigengesetzlichkeit und gelöst von der [...] Verwebung in das Leben ein Objekt für sich formen, das nur ihr Produkt ist« und das seinen »Sinn in sich selbst findet«.[59] Den zentralen »Formungsgrund« und »Träger« dieser Einheit aber vermutet Simmel in dem, »was man die Stimmung einer Landschaft nennt«.[60] Jedoch bezieht er den Begriff der Stimung nicht auf den Bildinhalt als solches, sondern auf eine konstitutive »formale« Eigenschaft der Landschaft selbst beziehungsweise des Landschaftsbildes, die in ihrer jeweiligen Ausprägung weder mit Begriffen beschreibbar noch an einem bestimmten Bildelement eindeutig festzumachen sei. Die ästhetische Dimension wird durch die Analogie der Landschaft zum Kunstwerk deutlich, denn die Einheit ›Landschaft‹ hat bei Simmel »Kunstcharakter«. Zudem sei sowohl die Landschaft als auch das Kunstwerk dadurch geprägt, ein »Ganzes für sich« zu sein, das einen ihm eigenen Sinn trage. Landschaft sei demnach ein »geistiges Gebilde« und lebe nur durch die »Vereinheitlichungskraft der Seele«.[61] Damit ist die Kategorie der ›Landschaft‹ nicht nur im weitesten Sinne gesellschaftlich-kulturell geprägt sondern vor allem auch medialen Formen ihrer Repräsentation unterworfen.[62]

Vor diesem Hintergrund erhält die Landschaft eine physische und eine performative Dimension, und die ›landschaftliche‹ Wahrnehmung ist gekennzeichnet durch das Zusammenwirken von Faktoren der inneren, kulturell geformten Vorstellungswelt mit solchen, die der äußeren Welt zugezählt werden. Das Phänomen ›Landschaft‹ existiert somit durch die erzeugte Stimmung beim Betrachter, und das ›Sehen‹ von Landschaft ist Voraussetzung für ihre Existenz. Dieses Sehen ist an kollektive Vorstellungen gebunden, die durch die individuelle Erfahrung dieser Vorstellungen nachvollzogen und somit ›wirklich‹ werden. Die Wiedererkennung und die Identifikation einer Landschaft durch ihre sinnliche Wahrnehmung gelingen durch die »Verknüpfung mit Emotionen, Wünschen, Erinnerungen, Sehnsüchten etc.«.[63] Wilhelm Heinrich Riehl verweist darauf, dass das Landschaftsbewusstsein in seiner Wahrnehmung und Bewertung der ästhetischen Qualität auch individuellen Vorlieben unterworfen sei.[64] Die Landschaftswahrnehmung wird somit zu einer durch kollektive Wahrnehmungsmuster geformten subjektiven Er-

---

[57] Ebd., S. 474.
[58] Ebd., S. 477.
[59] Ebd., S. 476.
[60] Ebd., S. 479.
[61] Ebd., S. 480.
[62] SEIFERT, Landschaft quer denken, 2012, S. 69.
[63] LEHMANN, Landschaftsbewußtsein 2001, S. 13.
[64] RIEHL, Das landschaftliche Auge, 1859.

fahrung, die im Auge des Betrachters entsteht.[65] Damit wird Landschaft zugleich zur »Projektionsfläche für soziale Aktionen, Erlebnisse, Wahrnehmungen und Vorstellungen und mit systematischen Kulturstilen und sozialen Arrangements« in Beziehung gesetzt.[66]

Dies ist für die Gestaltung von Modellbahnanlagen durchaus relevant, denn eine solche Anlage wird in einem kreativen Prozess aus einer Vielzahl von Symbolen des Räumlich-Dinglichen zu einem wiederum räumlich-dinglichen Ganzen, der Modellanlage, geformt,[67] das mit der Wahrnehmung von Landschaft korrespondiert. Der bewusste Akt der Herstellung einer landschaftlichen Szenerie – und um einen solchen handelt es sich bei der Gestaltung von Modellbahnanlagen schon dann, wenn lediglich aus einigen Büscheln Flechten oder Moosen ein ›Umfeld‹ des miniaturisierten Schienenstrangs geschaffen wird, macht deutlich: Die Landschaft auf der ›Platte‹ ist nicht einfach gegeben; sie soll sein! Dies macht die Landschaftsgestaltung der Anlagen zu einer ›Oberfläche‹ die ihrerseits ›gesehen‹ und ›gelesen‹ werden kann und somit einen Zugang zu den Landschaftsbildern jener ermöglicht, die diese Bilder gestalten.

Ludwig Trepel konstatiert, dass sich aus der Landschaftsimagination vor allem »Vorstellungen von einer besseren Gesellschaft, einer idealen jenseitigen Welt oder von einer idealen Haltung des Einzelnen« ablesen ließen.[68] Dabei sei es insbesondere »die schöne, die harmonische, die idyllische, die freie Landschaft«,[69] welche diese Vorstellungen widerspiegele. Und um landschaftliche Schönheit, um Idyllen und harmonische Ensembles geht es bei der Landschaftsgestaltung im Modelleisenbahnbau durchaus – dies zeigt schon ein kurzer Blick in die Schaufenster einschlägiger Fachgeschäfte, in die Kataloge der Zubehörhersteller oder auf die Abbildungen von Modellbahnanlagen im Internet. Denn dort dominieren grüne Wiesen, untertunnelte Hügel und bewaldete Gebirge, Bahnwärterhäuschen im Heimatstil und Fachwerkhäuser. Elemente moderner Zivilisation, die als unterkühlt oder seelenlos begriffen werden, sind nicht oder allenfalls selten zu sehen.[70] Geschaffen werden indessen landschaftliche, dörfliche oder kleinstädtische Idyllen, die bestimmten Idealbildern entsprechen, die gesellschaftlich geprägt, Teil der subjektiven Vorstellung von der idealen jenseitigen Welt sind.

Dass es dabei gerade die Modelleisenbahn und nicht etwa die miniaturisierte Autorennbahn ist, die einen solchen Landschaftsbau herausfordert, dürfte einerseits darin begründet liegen, dass die Eisenbahn untrennbar mit der (massenhaften) Entdeckung der Landschaft verbunden ist und für viele erst die Voraussetzung

---

[65] LEHMANN, Landschaftsbewußtsein, 2001, S. 13.
[66] SEIFERT, Ethnologisch-kulturwissenschaftliche Perspektiven, 2010, S. 69.
[67] LAMMERS, Verkörpern und Gestalten, 1998, S. 122.
[68] TREPEL, Idee der Landschaft, 2012, S.4
[69] Ebd.
[70] Siehe hierzu auch den Beitrag von Laura Stonies in diesem Band.

geschaffen hat, bestimmte Landschaftsbilder zu Gesicht zu bekommen.[71] Einmal zum Stereotyp geronnen, sind diese Bilder – etwa bestimmte Ansichten aus dem Schwarzwald, vom Semmering oder aus dem Gotthardgebiet – auf Dauer mit jenen Bahnen verbunden, die diese Landschaften erst erlebbar gemacht haben und selbst, durch ihre Linienführung und ihre Kunstbauten der jeweiligen Landschaft Kontur gegeben haben. Andererseits dürfte die enge Verbindung zwischen Modelleisenbahn, Landschaftsästhetik und Landschaftsbau en miniature aber auch darin begründet liegen, dass die Infrastrukturen des Verkehrsträgers ›Eisenbahn‹ vielfach aufgrund der langen Dauer ihrer Präsenz, ihrer teils technisch bedingten, teils gewollten Anpassung an die Topographie und ihrer aktuell immer wieder gescholtenen Überalterung selbst längst als Teil der Landschaft empfunden werden.[72] Meist vor 100 oder 150 und mehr Jahren mit den seinerzeit verfügbaren technischen Mitteln ›in die Landschaft‹ eingefügt und vielfach – den damaligen Diskursen um Heimat- und Landschaftsschutz entsprechend – behübscht und angepasst, gibt ›die Eisenbahn‹ heute in Deutschland und auch andernorts, wo nach 1945 eine vergleichbare Verkehrspolitik betrieben worden ist, ein Bild ab, das per se überwiegend nostalgisch anmutet, so dass die Bahn selbst eher als Teil der Landschaft denn als Störfaktor in der Landschaft empfunden wird. Diese Wahrnehmung scheint sich auch auf den ›Platten‹ abzubilden, denn jene wenigen in jüngerer Zeit errichteten Hochgeschwindigkeitsstrecken, welche das europäische Schienennetz auch aufzuweisen hat, finden nur selten Eingang in die Modelleisenbahngestaltung.[73]

Modelllandschaften: Grünzeug, Hügel, Loks und Leute

Betritt man im Zentrum Hamburgs eines der in der Stadt führenden Fachgeschäfte für Modelleisenbahnen und Modellbahnzubehör, so sticht der aufmerksamen Besucherin[74] gleich am Eingang des Geschäftslokals die Farbe Grün ins Auge, denn die unweit des Eingangs befindlichen Regale wirken wie Baumschulen oder Anzuchtbeete für in Landschaftsgestaltung ambitionierte Modelleisenbahner! Über mehrere Regalmeter hinweg reihen sich dicht an dicht jene Bäume, die charakteristisch sind für deutsche Wälder und die Waldungen des benachbarten Auslands. Angeboten werden verschiedene Nadel- und Laubbäume in unterschiedlichen

---

[71] Zum Wechselspiel zwischen der (touristischen) Entdeckung der Landschaft (durch breite Bevölkerungsschichten) und dem Bau von Eisenbahnstrecken siehe z. B. KOS, Eroberung, 1992, bes. S. 40.

[72] Zum Vorwurf der Überalterung siehe BUND, Aus dem Gleis, 2014; BÜSCHEMANN, Deutsche Bahn, 2014.

[73] Dies liegt sicherlich auch an den Anforderungen, welche eine auch nur einigermaßen maßstabsgerechte Nachbildung von Hochleistungsstrecken mit großen Kurvenradien, langen und hohen Brücken an die Größe einer solchen Anlage richten würde. Dies liegt aber zweifellos auch daran, dass diese Strecken, ihre Linienführung und ihre Züge, nicht in jenes Landschaftsbild passen, das im Kontext des Modelleisenbahnbaus paradigmatisch ist.

[74] Dies und die folgenden Passagen beziehen sich auf die Wahrnehmungen von S. K. anlässlich eines Besuchs dieses Geschäfts am 18.08.2015.

Größen, Kollektionen für Fichten-, Tannen-, Laub- oder Mischwälder und Sets zur Gestaltung von Schonungen und Aufforstungsanlagen. Darüber hinaus gibt es naturgetreue Nachbildungen von Obstbäumen und allerhand Gebüsch. Vorhanden sind Weinstöcke, Weizen- und Maispflanzen – jeweils einzeln oder gleich als komplettes Feld –, aber auch Blumen: etwa Tulpen, Sonnenblumen und Rosen. Nicht zuletzt hält das Geschäft künstlichen Rasen und künstliche Wiesen bereit, die in ganzen Rollen erworben werden können und vom Bastler nach Bedarf zugeschnitten werden müssen. Neben den aus Kunststoff gefertigten Pflanzenimitaten hält das Geschäft auch ein natürliches Gestaltungselement bereit: wild gewachsene Rentierflechten (cladonia rangiferina), die in Modellbahnerkreisen allerdings (aus mangelnder Sachkenntnis?) nicht als Flechten, sondern als ›Moos‹ bezeichnet werden. Dass es dieses ›Grünzeugs‹ bedarf, daran kann kein Zweifel sein, denn das Hamburger Fachgeschäft widmet den Imitaten der heimischen Fauna etliche wertvolle Quadratmeter Geschäftsfläche in bester Innenstadtlage! Und auch die Modellanlagen, denen im Weiteren die Aufmerksamkeit gilt (eine Ausnahme bildete jene mit dem Namen ›Friest‹, da sie ein historisches Stadtgefüge thematisiert) und praktisch alle anderen Anlagen, derer wir uns entsinnen können, kommen nicht ohne ein Mindestmaß an ›Grün‹ aus, was sich freilich aus der Kultur der Sache, der Eisenbahn, ergibt. Denn die Eisenbahn, so sehr sie auch selbst ein technisches, ein kultürliches Element ist, durchquert, was gemeinhin als ›Natur‹ und ›Landschaft‹ begriffen wird, und diese sind grün – zumindest in ›unseren Breiten‹. Der Modelleisenbahner Herr M. lässt dementsprechend auch keinen Zweifel daran, dass »man Bäume und Büsche einfach braucht«, weil diese entlang eines jeden Bahndamms wachsen.[75] Und auch Herr R., der sehr viel Wert darauf legt, den historischen Zeitumständen, welchen seine Anlagen gewidmet ist, nicht nur mit den Fahrzeugmodellen, sondern auch mit »Häusern, Gärten und Feldern« gerecht zu werden, macht deutlich, dass es einer großzügigen Begrünung der Anlage bedarf, weil es ja das Charakteristikum der Eisenbahn sei, dass sie als »Verbindung zwischen den Städten und Dörfern« die »freie Landschaft« durchmesse. Schließlich dürfe man »ja nicht vergessen, dass damals [in jener Zeit, auf die sich seine Anlage bezieht][76] das Land noch nicht so zersiedelt war, und dass da noch viel mehr Ackerland... viel mehr Wälder... einfach viel mehr Natur war«.[77]

Schreitet man in dem Hamburger Fachgeschäft die Regale weiter ab, so wechselt die Farbe erst ins Bläuliche, dann ins Bräunlich-Graue. Man findet hell-, mittel- oder dunkelblaue Folien zur Gestaltung von Teichen, Seen, Flüssen und Seewasser, ehe man auf unterschiedlich geformte Gesteinsformationen, Felsebenen und -vorsprünge sowie Elemente von steinigen Anhöhen stößt. Die nächste Regalreihe hält Bausätze für Gebäude in vorzugsweise süddeutschen Hausformen bereit und mutet wie eine Enklave des Fachwerks in dem von Backsteinarchitektur geprägten

[75] Anlagenbesichtigung bei und Interview mit Herrn M., durchgeführt von P. H. am 29.09.2003.
[76] Anlagenbesichtigung bei und Interview mit Herrn R., durchgeführt von P. H., am 29.10.2003.
[77] Ebd.

Norden an. Schon dieser Eindruck der Dominanz süddeutscher Baukultur in den Maßstäben 1:87 (Nenngröße ›H0‹), 1:160 (Nenngröße ›N‹) und 1:220 (Nenngröße ›Z‹) wirft die Frage auf, ob es landschaftliche Idyllen aus der Perspektive von Modelleisenbahnern vorzugsweise im voralpinen oder alpinen Raum gäbe und ob es die in den Mittelgebirgen und im (vor)alpinen Raum verortete ›Kuckucksuhrenromantik‹ ist, die Modellbahnbastler wünschen. Befragt nach den gängigsten Kundenwünschen auf dem Gebiet der Architektur und der landschaftlichen Elemente erklärt der Inhaber des Geschäfts, Herr K., der selbst »seit ich denken kann«, so sein Bekunden, (Modell-)Eisenbahnenthusiast ist:

> »Am beliebtesten ist definitiv Gebirge! Das ist dann süddeutsche Ästhetik... Oder Schweiz, Österreich. [...] Da müssen Sie auch sehen, dass es Tunnel geben kann, wo der Zug durchfährt. Also durch das Gebirge dann. [...] An zweiter Stelle steht dann bei den norddeutschen Kunden Meer-und Küstenlandschaften – ist dann auch authentisch... Dann haben wir hier zum Beispiel Boote, klein, mittel, groß. Die können dann auf das Meer modelliert werden. [...] Was die Leute sich da so ‘raufmachen. Das ist dann immer unterschiedlich. [...] Warum jetzt jeder das so macht, wie er macht? Ja das ist halt wie man das lieber mag. [...] Aber wenn Sie so fragen, das ist oft der Gegensatz zu dem, was man nicht hat. Da sind schon Sehnsüchte, die da auf der Platte liegen.«[78]

Damit bestätigt Herr K. – freilich ohne eine Statistik über die Verkäufe zu führen, indessen aber wohl wissend, was seine Kunden wollen –, dass sich die gestalterischen Elemente der Mittelgebirge und der voralpinen oder alpinen Regionen des deutschsprachigen Raumes besonders gut verkaufen, und führt dies auf eine offensichtliche ›Notwendigkeit‹ im Modelleisenbahnbau zurück: den Eisenbahntunnel, der wiederum zwangsläufig eines Gebirges oder wenigstens eines Hügels bedarf. Aber schon an zweiter Stelle rangieren bei seinen Verkäufen Elemente, die zur Nachbildung von Küstenszenarien geeignet sind – Szenarien, die er für Anlagen, die im küstennahen Raum entstehen für »authentisch« hält. Nicht zuletzt betätigt sich Herr K. auch als Deutungsinstanz dieser Nachfragelage in seinem Geschäft: Gesucht werde, was man selbst nicht in der eigenen Umgebung erleben könne, gebaut werde, was bestimmten Sehnsüchten entspräche. So gesehen ließe sich die besonders hohe Nachfrage nach Gebirgigem im Norden auch als eine Sehnsucht nach einer Kontrastlandschaft, einem Gegenbild zu dem begreifen, was das landschaftliche Umfeld Norddeutschlands nicht bereithält. Angesichts touristischer Vorlieben für entsprechende Destinationen ist dies eine Interpretation, die vermutlich nicht völlig von der Hand zu weisen ist. Zugleich aber kontrastiert diese Interpretation mit der Einschätzung, dass schon an zweiter Stelle der *top seller* im Geschäft von Herrn K. Elemente zur Formgebung von Küstenlandschaften liegen!

Ganz so eindeutig dürfte sich demnach die landschaftliche Präferenz nicht begründen lassen. Herr W., der in der Hamburger Peripherie lebt und dort eine an der Nordseeküste verortete Anlage in Nenngröße ›Z‹ geschaffen hat, führt die auch von ihm wahrgenommene Dominanz des Hügligen, Gebirgigen und (Vor-)Alpinen

[78] Interview mit Herrn K. in dessen Ladengeschäft, durchgeführt von S. K., am 18.08.2015.

im Landschaftsbau wiederum darauf zurück, dass die erfolgreichen Hersteller von Modellbahnzubehör – etwa die Firmen ›Faller‹, ›Kibri‹ und ›Vollmer‹ – allesamt im süddeutschen Raum ansässig seien[79] und: »Die machen dann Häuser, die die vor der Tür haben – deshalb sehen die Anlagen sehr südlich aus.«[80] Doch ist diese Einschätzung tatsächlich richtig und ist sie vor allem tragfähig, wenn es darum geht, die scheinbare Dominanz eines bestimmten Landschaftstypus auf der ›Platte‹ zu erklären? Oder werden die Zubehörhersteller hier nicht ein klein wenig in ihrem Gespür für den Markt und seine Potenziale unterschätzt?

Herr M., der in einer baden-württembergischen Kleinstadt lebt und als früherer Kommunalpolitiker viel Frust auf dem Feld der Verkehrspolitik aufgebaut hat, weil die »Politik den Regionalverkehr in der Fläche sträflich vernachlässigt hat«,[81] argumentiert in dieser Hinsicht zunächst ästhetisch. Für ihn repräsentiert seine Anlage, »mein eigenes näheres Umfeld, mit dem einen Unterschied, dass hier der Eisenbahnverkehr funktioniert, und dass hier längst stillgelegte Eisenbahnen wieder fahren, weil es einfach vernünftig ist.«[82] In der Tat zeigt die Anlage in Nenngröße ›H0‹ einen Ausschnitt der Landschaft, die für das Gebiet am Rand der Schwäbischen Alb typisch ist: Streuobstwiesen, Stationsgebäude im regional ausgeprägten Heimatstil der vorvergangenen Jahrhundertwende und Fachwerkhäuser. Damit sieht es auf der Anlage von Herrn M. so aus, wie in seiner unmittelbaren Nachbarschaft, die zumindest die weitere Nachbarschaft des Herstellers ›Faller‹ ist. Nach eigenem Bekunden hätte Herr M. allerdings auch nichts gegen eine Anlage einzuwenden, auf der »ich zum Beispiel die Bahn von Niebüll nach Westerland, also den Damm durch das Wattenmeer, oder die Strecke der Nordfriesischen Verkehrsbetriebe [von Niebüll nach Dagebüll Mole] nachbaue«,[83] denn in dieser Gegend habe Herr M. wiederholt Urlaube verbracht. Schließlich hätten auch diese Strecken und die Landschaft, in die sie eingepasst sind, ihre Reize. Dass M. dies bislang unterlassen hat, habe einen technisch und ästhetisch bedingten Grund: Ausschlaggebend dafür nämlich sei, dass die Landschaft »an der Nordsee weit und topfeben« ist, und wenn man eine solche Landschaft »sinnvoll«, das heißt, einigermaßen maßstabgerecht, nachbauen wolle, bräuchte man »unglaublich viel Platz«.[84] Zudem müsse man auch bedenken, dass die Züge »dort oben Kilometer lang nur geradeaus fahren«, und das sei bei maßstabsgerechtem Nachbau wiederum nicht nachzuempfin-

[79] Präzise betrachtet sind oder waren die genannten Unternehmen sogar allesamt in Baden-Württemberg ansässig. Aktuell existiert von den genannten Unternehmen aber nur noch ›Faller‹ als eigenständiges Unternehmen, wohingegen sich ›Kibri‹ und ›Vollmer‹ heute im Eigentum des in Hessen ansässigen Unternehmens ›Viessmann Modellspielwaren‹ befinden. Siehe hierzu auch die Internetpräsenzen der jeweiligen Firmen und Marken unter http://www.viessmann-modell.com/kibri/, http://www.vollmer-online.de/ und http://www.faller.de/App/WebObjects/XSeMIPS.woa/cms/page/pid.14.16/ecm.p/Home.html (alle 18.10.2015).

[80] Anlagenbesichtigung bei und Interview mit Herrn W., durchgeführt von S. K., am 20.08.2015.

[81] Anlagenbesichtigung bei und Interview mit Herrn M., durchgeführt von P. H. am 29.10.2003.

[82] Ebd.

[83] Ebd.

[84] Ebd.

den und nicht zuletzt »langweilig«.[85] Auf einer Modelleisenbahnanlage sollten die Züge »ja schließlich nicht einfach nur drei, vier Meter geradeaus und dann wieder zurück«, sondern vielmehr über geschwungene Linien, über Brücken und durch Tunnels fahren.[86]

Ähnlich argumentiert auch Herr W., wenn er auf das ästhetische Problem der Bogenradien im Modelleisenbahnbau verweist, benötige doch auch eine ›in der Wirklichkeit‹ enge Kurve im verkleinerten Modell sehr viel Platz. Wollte man sich nun die in der norddeutschen Tiefebene verbreiteten weiten Radien zum Vorbild nehmen, so wäre ein Modell, das der großen Realität gerecht werden wollte, auf dem üblicherweise zur Verfügung stehenden Platz schlichtweg nicht zu verwirklichen, wohingegen die in den Mittelgebirgen oder im Alpenraum üblichen engeren Kurven ohne allzu grobe ästhetische Fehler nachzubauen seien. Darüber hinaus sind es auch für Herrn W. die Tunnels, Steigungen und Windungen, die einer Gebirgstrecke eigen sind, welche einer Modelleisenbahnanlage eine gewisse Dynamik gäben und die Voraussetzung für ein interessantes Spielerlebnis, eine spannende Wahrnehmung der Miniatureisenbahn bildeten.[87] Dass man sich als Modelleisenbahngestalter auch die Freiheit nehmen könnte, eine norddeutsche Landschaft nachzuempfinden, in die eine kurvige Streckenführung eingepasst ist, scheint Herrn W. nicht in den Sinn zu kommen. Vermutlich schiene dies ihm, der sehr viel Wert auf die Landschaftsgestaltung und eine ›Geschichte‹, die hinter der Landschaftsanlage steht, auch nachgerade abwegig, eine solche Anlage zu gestalten. Und auch für Herrn M. wäre dies »doch eigentlich sehr komisch, denn sowas [enge Kurven in weiter Landschaft] kommt in der Natur ja nicht vor.«[88]

Sieht man davon ab, dass die Formulierung »in der Natur«, wenn man sie wörtlich nimmt, zeigt, wie sehr die Eisenbahn – anders als zum Beispiel die zeitgenössische Autobahn – als Teil der Landschaft empfunden wird, so verweist diese Wendung zugleich auf ein eigentümliches Verhältnis zur nachgebauten ›Wirklichkeit‹ und zu einer selbst gesetzten Grenze des Vorstellbaren: Einerseits nämlich nimmt sich Herr M., wie oben ausgeführt, die Freiheit, eine alternative Eisenbahnwelt zu gestalten, für deren Verwirklichung er sich früher auf kommunalpolitischem Gebiet verwendet hat. Andererseits versagt er sich die Gestaltung einer Anlage oder eines Anlagenmoduls, auf dem ein Motiv aus der Landschaft der schleswig-holsteinischen Westküste umgesetzt wird, weil die dort üblichen Kurvenradien nicht ästhetisch korrekt umsetzbar sind. Wie auch die Vertreter und Vertreterinnen der Naiven Kunst bemühen sich Herr W. und Herr M. offenbar um eine naturalistische Gestaltung ihrer Anlagen. Dass sie dennoch, wie die Naiven, Ideale, Hoffnungen und Wünsche in ihrer gestalterischen Tätigkeit verarbei-

[85] Ebd.

[86] Ebd.

[87] Anlagenbesichtigung bei und Interview mit Herrn W., durchgeführt von S. K. am 20.08.2015

[88] Auffällig ist an dieser Aussage die Formulierung »in der Natur«, da hiermit die Eisenbahn der Sphäre des Natürlich-Landschaftlichen zugezählt wird. Anlagenbesichtigung bei und Interview mit Herrn M., durchgeführt von P. H., am 29.10.2003.

ten, zeigt sich insbesondere an Herrn M., der seiner Anlage gleichsam seine verkehrspolitische Programmatik eingeschrieben hat. Die Beispiele von Herrn M., der grundsätzlich offen für eine ›norddeutsch‹ gestaltete Anlage ist, diese aber aus technischen Gründen nicht verwirklicht und von Herrn W., der eine an der schleswig-holsteinischen Westküste zu verortende Landschaft in seiner Anlage gestaltet hat,[89] lassen – gerade auch angesichts der Aussage des Fachhändlers K., wonach norddeutsch anmutende Landschaftselemente auf Platz zwei der meistverkauften Gestaltelemente rangieren – die Deutung zu, dass es eine *grundsätzliche* Präferenz hinsichtlich eines bestimmten Landschaftstypus nicht gibt und die Auswahl vielmehr mit bestimmten technisch-ästhetischen und durch das gewünschte Eisenbahnspielerlebnis bedingten ›Sachzwängen‹ zu begründen ist. Aber die Wahl des Landschaftsmotivs ist auch nicht beliebig, denn es werden bei den Herren M. und W. (wie auch noch bei weiteren Beispielen, auf die noch einzugehen ist), jeweils Referenzorte, und Referenzlandschaften ausgewählt, mit welchen die gestaltenden Subjekte spezifische Sehnsüchte verbinden – etwa eine (wiederholt) bereiste Urlaubsregion.

Zurück ins Hamburger Fachgeschäft: Auf die Frage, worin denn möglicherweise neue, gar avantgardistische gestalterische Elemente aus den Angeboten der Zubehörhersteller bestünden, präsentiert Herr K. zwei Produkte: einen Döner-Stand, der zweifellos für die inzwischen lange Präsenz der entsprechenden ethnischen Gastronomie und den Erfolg des ›türkischen‹ *street food*-Produktes steht, und ein Set, das unter anderem Miniaturfiguren enthält, mit deren Hilfe sich ein Freikörperkultur-Strand gestalten lässt – Nudisten und Nudistinnen ebenso inbegriffen wie ein bekleideter Voyeur, der hinter dem zum Bausatz gehörenden Sichtschutzzaun zu positionieren ist. Für Herrn K. sind diese seriell gefertigten Zubehörelemente in erster Linie ulkig und schon deshalb der Vorführung wert, weil er sich über sie lustig macht. Marktchancen sieht er für diese Erzeugnisse in seinem Geschäft indessen kaum, wie überhaupt Neuheiten, die jenseits eines gewissen Kanons verortet sind, kaum verkauft würden,[90] denn:

> »Manchmal ist das [was die Zubehörindustrie liefert] ganz modern. Die [Hersteller] machen dann auch so Plattenbauten und diese FKK-Sachen. Das wollen die Leute von da [aus den Gegenden, in welchen diese Elemente verbreitet sind], damit das dann auf der Platte so aussieht [...] wie die das kennen.«[91]

Sieht man davon ab, dass unklar bleibt, ob Herr K. mit den »Plattenbauten« Hochhäuser aller Art oder nur jene ostdeutschen Wohnhäuser meint, die – weil aus vorgefertigten Betonelementen nach dem Baukastenprinzip erreichtet – eigentlich mit diesem Begriff gemeint werden, so wird anhand dieser Aussage doch deutlich, dass der Fachhändler gestalterischen Elementen, die gesellschaftlich und kulturell Neues

---

[89] Interview mit Herrn K. in dessen Ladengeschäft, durchgeführt von S. K., am 18.08.2015.

[90] Ebd.

[91] Ebd.

oder Modernes aufgreifen, wenig Chancen auf dem Zubehörmarkt einräumt. Und zwar unabhängig davon, dass die eine oder andere (kommerzielle) Schauanlage auch Hochhäuser und Fernsehtürme in ihre Anlagen integriert hat, denn, »sowas [Nachbildungen moderner Architektur] verkauft sich ganz schlecht, auch wenn das im ›Miniatur Wunderland‹ da so ein ganz moderner Kram ist«.[92] Offenbar, so ließe sich schließen, hat die Modelleisenbahngestaltung eine Tendenz zum Nostalgischen und Pittoresken, hat die informelle Gemeinde der Modelleisenbahner Vorbehalte gegen (allzu) Neues.

Dass diese Gemeinde überdies Vorbehalte gegen (allzu) ›Fremdes‹ hat, könnte angesichts fehlender Zeichen von Migranten und Migrantinnen auf allen hier primär betrachteten Anlagen und den geringen Marktchancen, die Herr K. dem Döner-Stand einräumt, zumindest vermutet werden. Bestärkt wird diese Vermutung durch den Umstand, dass sich die Referenzlandschaften und -eisenbahnen, auf die sich die Anlagen beziehen, meist auf den deutschsprachigen Raum, allenfalls auf dessen unmittelbare Nachbarschaft beschränken.[93] So gesehen ließen sich Vorbehalte gegenüber Fremdem, die sich in Landschaften, Hausformen, gegebenenfalls auch in den Figuren und Fahrzeugen objektiviert, durchaus konstatieren, und hierfür spräche auch das Fehlen von Modellnachbildungen einer außereuropäischen Flora in den Regalen des Hamburger Fachgeschäfts. Hiergegen allerdings ließe sich wiederum einwenden, dass die Gemeinde der Eisenbahnenthusiasten im Allgemeinen durchaus reisefreudig ist, wenn es darum geht, die letzten und allerletzten Einsatzorte historischer Fahrzeuge aufzusuchen,[94] wobei nicht abschließend beurteilt werden kann, ob mit dieser Reisefreudigkeit eine Offenheit für Fremdes verbunden ist, das dort auftritt, wo die ›eigene‹ Lebenswelt verortet wird. Zu bedenken wäre an dieser Stelle überdies, dass die Anlagen mit ihrem mal eindeutigen, mal vagen Bezug auf eine bestimmte historische Epoche Zeitumstände repräsentieren, von welchen angenommen wird, dass sie noch keine Zeichen von Migration aufzuweisen hatten, auch wenn dies, historisch-sachlich betrachtet, nicht richtig sein mag.

Auffällig ist aber auch – und vielleicht liegt hier der Grund für die auf das westliche Mitteleuropa bezogenen gestalterischen Selbstbeschränkung –, dass es in Bezug auf die Formgebung von Eisenbahnfahrzeugen, also hinsichtlich des Industriedesigns anderer Fahrzeughersteller und nationaler Bahnverwaltungen, mitunter erhebliche Vorbehalte gibt! So sagt etwa Herr J., dass er es zwar »toll« findet, wie gut die Schweizer Eisenbahnen funktionieren, wie pünktlich diese seien und wie

[92] Ebd.

[93] Dies gilt definitiv für alle in diesem Text besprochenen Beispiele, darüber hinaus aber auch für alle Anlagen, die im unmittelbaren oder mittelbaren Zusammenhang mit der Entstehung dieser Arbeit gesichtet worden sind. Definitiv nicht gilt das für ein Bespiel, auf das sich Johanna Marie Elle in ihrem Beitrag in diesem Band bezieht, bei welchem ein reisefreudiger Eisenbahnenthusiast ein Motiv aus der Volksrepublik China aufgegriffen hat.

[94] Die einschlägigen Gazetten berichten häufig über Reisen zu den letzten Einsatzgebieten historischer Fahrzeuge. Zudem widmet sich die vierteljährlich erscheinende Gazette »Fernexpress« Eisenbahnbetrieben in der europäischen Peripherie und in Übersee.

eisenbahnorientiert die Schweizer Verkehrspolitik überhaupt sei, dass er aber auf seiner Anlage »nie« ein Modell einer Schweizer Lokomotive haben wolle, noch schlimmer seien nur noch die Designs der Züge in Italien, vor allem deren Farbgebung.[95] Ähnliche Probleme hat offenbar auch Herr R., der es »unmöglich findet, wie die Polen«, »aber auch die Österreicher, wie die die 52er dann [nach dem Zweiten Weltkrieg] lackiert haben«,[96] und »so eine Lok [ein Modell dieses Typs in seiner polnischen oder österreichischen Farbgebung] nicht einmal geschenkt haben« wolle.[97] Unter diesem Gesichtspunkt betrachtet, dürfte die Landschaftsgestaltung freilich durch die Vertrautheit mit bestimmten Formen- und Farbensprachen bei den Fahrzeugen, mit welchen sich der einzelne Modellbahner identifizieren kann, erheblich mitbestimmt werden. Dass allerdings die Urteile über die Designs ›fremder‹ Eisenbahnfahrzeuge mitunter harsch ausfallen und sich hierin ein Blick Bahn bricht, der das vertraute Eigene überhöht, während er das nicht vertraute ›Fremde‹ zurückweist, lässt sich angesichts der beiden oben zitierten Aussagen, schwer leugnen.[98]

Für Herrn M. indessen, der im Blick auf diese spezifische Fragestellung noch einmal telefonisch kontaktiert wurde, bot die Frage nach den fehlenden Zeichen ›multiethnischer‹ Gegenwartsrealitäten – und Herr M. betreibt immerhin eine Anlage, die sich auf eine nach seinem verkehrspolitischen Bilde ›optimierte‹ Gegenwart bezieht – Anlass zum Nachdenken. Tatsächlich, so räumte M. nachdenklich ein, fehlten auf seiner Anlage Menschen, die eine Migrationserfahrung oder einen Migrationshintergrund verkörperten.[99] Am Ende führte dieser Denkanstoß schließlich auch zu neuen Einsichten: »Doch ja«, so M. bei einem weiteren Telefongespräch, »den Döner-Stand könnte ich mir neben meinem Bahnhof ›Dettingen‹ gut vorstellen... das wäre ja auch gar nicht so weit hergeholt«.[100] Im Übrigen aber,

> »das will ich jetzt doch auch noch gesagt haben, ist meine heile Welt, ja eben gerade eine ›heile Welt‹, wo es keinen Krieg gibt, wo niemand flüchten muss und wo niemand verfolgt wird.

---

[95] Anlagenbesichtigung bei und Interview mit Herrn J., durchgeführt von P. H. am 04.08.2003.

[96] Bei der »52er« handelt es sich um die so genannte ›Kriegslokomotive‹ der Deutschen Reichsbahn (Baureihe ›52‹), einen einfachen, leistungsstarken und robusten Dampfloktyp, der zwischen 1942 und 1945 in mehr als 6.000 Exemplaren gebaut wurde. Während des Krieges gelangten zahlreiche dieser Maschinen in sämtliche Regionen des Deutschen Reiches und in die von der Wehrmacht besetzten Gebiete und verblieben dort auch nach 1945. OBERMAYER, Deutsche Dampflokomotiven, 1969, S. 108.

[97] Anlagenbesichtigung bei und Interview mit Herrn R., durchgeführt von P. H. am 29.09.2003.

[98] Solche harschen Urteile über die äußerliche Gestaltung von Fahrzeugen und Eisenbahnanlagen werden von Eisenbahnenthusiasten mitunter auch auf Reisen gefällt. So kann etwa aus eigener Beobachtung (P. H.) in den 1990er Jahren berichtet werden, dass in dem auf ein preußisches Bahnbetriebswerk zurückgehenden Eisenbahnmuseum im polnischen Wolsztyn aus Deutschland angereiste Eisenbahnfreunde wiederholt Kritik daran geübt haben, wie die Farbgebung von Gebäuden und ehemals preußischen beziehungsweise deutschen Lokomotiven ›verfälscht‹ und ›polonisiert‹ worden sei. Eine Verallgemeinerung lässt diese Beobachtung freilich nicht zu.

[99] Dies warf bei Herrn M. aber auch die nicht unberechtigte Frage auf, woran sich letztlich ein Migrationshintergrund oder eine Migrationserfahrung festmachen ließe, wenn diese durch eine Miniaturfigur verkörpert werden solle. Telefongespräch mit Herrn M., geführt von P. H. am 17.10.2015.

[100] Telefongespräch mit Herrn M., durchgeführt von P. H. am 19.10.2015.

> Und all die Leute, die von überall aus der Welt herkommen... Die kommen halt zu Besuch oder als Touristen, und die fahren dann alle umweltfreundlich in meinen *Regio Shuttles*«

lässt M. lachend wissen.[101] Und möchte man eine Fremdenfeindlichkeit hier, auch angesichts einer politischen Verortung von Herrn M. ›im Grünen‹ nicht unbedingt unterstellen, so bleibt dennoch der Eindruck, dass die auf der ›Platte‹ gestalteten Welten eher kleine und vertraute Welten sind und sein sollen, in welchen weit mehr ein imaginiertes ›Eigenes‹ entfaltet wird, denn ein imaginiertes ›Fremdes‹.

Spiele mit Zeit und Raum

Im Sommer 2015 präsentiert der Grundschullehrer, Herr W., der ihn besuchenden Forscherin eine seiner insgesamt drei Modellanlagen in Nenngröße ›Z‹.[102] Im ersten Stock seines Hauses, das in der grünen Hamburger Peripherie liegt, hat Herr W. sein Arbeitszimmer eingerichtet, in welchem sich in einem Glaskasten, der an ein Aquarium erinnert, die preisgekrönte, in einer siebenjährigen Schaffensperiode entstandene Modellbahnanlage ›Friest‹ befindet. Bei der Gestaltung der Anlage hat Herr W. fast vollständig auf Produkte der Zubehörindustrie verzichtet, was einerseits auf sein gestalterisches Potenzial und seine basteltechnischen Fähigkeiten verweist, andererseits die lange Entstehungszeit der Anlage erklärt. Der Blick auf die Anlage zeigt ein urbanes Umfeld, das sich aus einer Mischung gestalterischer Elemente verschiedener norddeutscher Hanse- und Hafenstädte konstituiert. Die Szenerie ist bestimmt durch eine Hafenanlage mit Booten, Seemännern, Hafenarbeitern und einer Werft, einem Kran und einem Kohlenhandel. Im Hafenbecken liegen einige im Eigenbau des Gestalters entstandene Schiffe; der Anleger ist aus Hunderten von Zahnstochern entstanden. Auf dem Marktplatz von ›Friest‹ herrscht buntes Treiben, da zahlreiche von Figuren verkörperte Menschen unterschiedlichsten Tätigkeiten nachgehen. Mit einer kleinen Taschenlampe in der Hand beleuchtet W. die einzelnen Szenen und Highlights: »Hier, sehen Sie zum Beispiel ‘mal das Geschäft, vor dem die zwei Frauen stehen. Gucken Sie mal was die sich dort angucken«:[103] Die winzigen Schaufenster des Modellladens erlauben einen Blick ins Innere des Geschäfts. Es ist ein Bekleidungsgeschäft, in dessen Schaufenster Kleiderbüsten mit Modellen der Saison aufgestellt sind. Auch in der Bäckerei kann der Betrachter das Warenangebot erkennen. In mühevoller Arbeit ist hier überaus detailreich ein kleinstädtischer Lebensraum aus der Zeit um 1900 nachempfunden worden. Das Motiv einer norddeutschen Küstenstadt korrespondiert mit der Biografie von Herrn W., der von der schleswig-holsteinischen Westküste stammt. Wiederholt fällt im Gespräch mit Herrn W. der Begriff »Heimat«, der sich

---

[101] Ebd.
[102] Anlagenbesichtigung bei und Interview mit Herrn W., durchgeführt von S. K. am 20.08.2015.
[103] Ebd.

einerseits auf nostalgische Gefühle, andererseits auf die in der Anlage repräsentierten Orte bezieht.[104]



Abbildung 1: Präzise ausformuliertes Szenario in Nenngröße ›Z‹: Ausschnitt aus der Anlage ›Friest‹. Foto: Susanne Klenke, 2015.

Herr W. sieht sich selbst als »Bastler« und ist, nach eigenem Bekunden Eisenbahnenthusiast »seit Kindheitstagen«.[105] Und ähnlich wie bei Herrn M. steht hinter der Anlage eine ›Geschichte‹, die allerdings erheblich konkreter ausgestaltet ist als bei M. und auch nicht auf (bislang vergebliche) verkehrspolitische Hoffnungen, sondern auf die norddeutsche Geschichte abhebt: Verortet an der Westküste des Herzogtums Schleswig, gehört ›Friest‹ seit 1864 zu Preußen und hat zu jener Zeit seinen Eisenbahnanschluss erhalten. Auch das sozioökonomische Szenario ist präzise ausformuliert:

> »Die geschützte Lage hinter den Inseln brachte dem kleinen Hafen schon seit Jahren ein gutes Auskommen. Die Einwohner der Stadt haben hiervon profitiert. Auch wenn der Handel nicht mit den großen Städten an der Ostseeküste konkurrieren kann, so haben einige Kaufleute es zu Wohlstand gebracht.«[106]

---

[104] Ebd.

[105] Ebd.

[106] Typografisches Handout zur Anlage von Herrn W.

Diese Voraussetzungen wiederum korrespondieren mit den Anfängen des Küstentourismus und der Eröffnung einiger Kurhäuser in ›Friest‹, in welche es die Städter aus dem nicht allzu weit entfernten Hamburg zieht[107] – genug Gründe nicht nur für einen Eisenbahnanschluss, sondern auch für ein reges Verkehrsgeschehen im Fracht- und Personentransport. Sämtliche Gebäude der Anlage und alle Figuren, welche der Anlage ›menschliches Leben‹ verleihen, folgen einer konsistenten Logik, welche jedes einzelne Gestaltobjekt legitimiert. Dies gilt für den Eigentümer der Werft, der als Traditionsunternehmer im Holzschiffbau seine liebe Not mit den neuen industriellen Produktionsweisen und dem aufkommenden Stahlschiffbau hat und sich nur durch Reparaturen über Wasser halten kann. Dies gilt aber auch für das kleine Mädchen, das auf dem Markt seine selbst gepflückten Blumen verkauft, um solcherart zum Familieneinkommen beizutragen. Dabei sind es gerade die Stimmigkeit der Geschichte, die hinter der Anlage in allen ihren Einzelheiten steht, und die Vielseitigkeit der Aspekte, die in die Anlage gestalterisch einfließen, welche für Herrn W. wichtig sind:

> »Also es ist beim Modelleisenbahnhobby die Vielschichtigkeit, es ist nicht nur Basteln, Lackieren... [Vor allem ist es] Vorbildrecherche... Was musste ich für die Anlage recherchieren, was vor 100 Jahren war... Ich hab' mir fünf Bücher aus der Zeit besorgt! Ich hab' mir Kunstgeschichte [von] Schleswig-Holstein besorgt... [Dafür] würde ich mich sonst nie interessieren. Ich gehe durch die Dörfer und gucke mir Gebäude an, recherchiere, wann sind die gebaut worden. Ich muss mich mit Architektur beschäftigen. Ich muss wissen, wie ist die Fensterfront. Ich kann kein bayrisches Haus in meine norddeutsche Anlage setzen, weil die ganz andere Fenster haben. Die muss ich dann umbauen. Ich muss Metallverarbeitung machen, um mit den Schienen klar zu kommen, Holzverarbeitung machen, um das zu bauen, Elektrik, Elektronik muss ich können. Vorbildkenntnisse [auch auf dem Feld der] Signaltechnik – ein unheimlich interessantes Thema. Wie die das gemacht haben, dass es da keine Unfälle gibt. Und ich fotografiere dann noch [an den als Vorbilder herangezogenen Orten]... Das sind zehn Sachen und Themenbereiche, die ich Ihnen sofort sagen kann, die ich können muss, mit denen ich mich beschäftigen muss. Und wenn die Kinder mich fragen ›was sind deine Hobbys?‹, dann würde ich sagen ›ich lerne‹. Ich habe innerlich so den Drang [zu verstehen]. Ich muss wissen, wie es geht. Wenn ich das dann weiß, dann ist es mir egal... Man lernt da unheimlich dabei.«[108]

Wichtig für Herrn W. ist also nicht nur die im wahrsten Wortsinn ›bastlerische‹ Umsetzung dessen, was er als Szenario im Kopf hat. Wichtig ist primär die Einordnung seiner Anlage in ein ›realistisches‹ historisches Szenario und die Frage, »ob es so [wie es dargestellt wird] hätte sein können« in einem Küstenort um die vorvergangene Jahrhundertwende.[109] Ungeachtet seiner beeindruckenden historisch-kulturwissenschaftlichen Recherchen verweist Herr W. gegenüber der als Kulturwissenschaftlerin angemeldeten Forscherin, aber auch gegenüber die Anlage betrachtenden Dritten (die Anlage wurde bereits mehrfach öffentlich gezeigt), auch auf das fantastische Moment, das in ›Friest‹ enthalten sei. Dabei dürfte es sich bei

[107] Ebd.

[108] Anlagenbesichtigung bei und Interview mit Herrn W., durchgeführt von S. K. am 20.08.2015

[109] Ebd.

diesem Verweis um eine Strategie handeln, kritischen Einwänden gegen das kultur- und sozialhistorische Szenario zu entkommen, bevor diese überhaupt erhoben werden. Denn natürlich möchte Herr W. angesichts seiner intensiven Recherchen und Erhebungen nicht den Eindruck erwecken, er spiele einfach nur eine vage Imagination historischer Umstände. Zumindest ein Stück weit dürfte dies dem Umstand geschuldet sein, dass ›Friest‹ für Herrn W. so etwas wie ein ›Meisterstück‹ ist, mit dessen Hilfe er sich die Anerkennung der Modelleisenbahnerszene nicht nur erhofft, sondern diese auch erhalten hat. Nicht ohne Stolz spricht W. von der Berichterstattung über seine Anlage in Fachmagazinen und in der regionalen Presse und davon, dass einige Besucher von Modelleisenbahnausstellungen diese nur deshalb (mehrfach) aufgesucht hätten, weil sie seine Anlage noch einmal betrachten wollten.

Damit mag die Anlage ein Stück weit jenseits jener Anlagen zu verorten sein, die ausschließlich für den Gebrauch und zur Freude ihres Erbauers gestaltet worden sind. Zugleich darf angenommen werden, dass Herr W., der bereits mehrere Anlagen gestaltet hat, darunter eine, die dem reinen ›Spiel‹ vorbehalten ist, bei *Friest* nicht grundlegend anders verfahren ist, als bei seinen anderen Anlagen. So hat beispielsweise sein Ensemble ›Industriebahn‹, in welchem er einen historischen Großbetrieb entlang seines Gleisanschlusses nachempfindet (und sich damit von der sonst dominanten Ländlichkeitsidylle ein Stück weit emanzipiert, wiewohl in der Verkleinerung auch die Industrieanlagen nachgerade idyllisch anmuten), ebenfalls eine klare, ausgefeilte Themenstellung, die hinter dem Gestaltprodukt steht und dieses in all seinen Einzelheiten begründet. Allenfalls der Aufwand um die vorausgehenden Recherchearbeiten zur ›Industriebahn‹ und zu den anderen nicht für die Öffentlichkeit bestimmten Anlagen dürfte von Herrn W. geringer gehalten worden sein, als dies bei ›Friest‹, dem Meisterstück von Herrn W., der Fall war. Und im Kern unterschiedet sich letztlich auch ›Friest‹ in der Formulierung eines zu gestaltenden Szenarios lediglich hinsichtlich des betriebenen Aufwands und dem Versuch der absoluten ›Realitätsgerechtigkeit‹ und nicht strukturell von den Anlagen anderer Modelleisenbahner, etwa jener von Herrn M.

Dieser hat, wie bereits oben erwähnt, den verkehrspolitischen Frust, der sich bei ihm, dem von der Umweltfreundlichkeit des Verkehrsträgers ›Schiene‹ überzeugten grünen Kommunalpolitiker aus dem Großraum Stuttgart, »über Jahre angestaut hat«, produktiv gewendet, indem er sich auf einer Sperrholzplatte von 400 mal 80 Zentimetern ein ideales Gegenmodell zur »bahnpolitischen Misere« geschaffen hat. Dieses Gegenmodell in Nenngröße ›H0‹ ist historisch in der »Jetztzeit oder, sagen wir mal, in der näheren Zukunft« und geografisch »in der näheren Umgebung«,[110] also im Vorland des Schwäbischen Juras, verortet, was die Streuobstwiesen und die Häuschen, die den Schienenstrang säumen, glaubwürdig vermitteln können – zumindest auf den ersten Blick! Denn auf den zweiten Blick ist auffällig, dass die menschlichen Siedlungsgebiete, welche seine Züge – mit einer

[110] Anlagenbesichtigung bei und Interview mit Herrn M., durchgeführt von P. H. am 29.10.2003.

einzigen als »Museumszug« bezeichneten Ausnahmegarnitur[111] ausschließlich so genannte *Regio Shuttles* in den Designs verschiedener regionaler Eisenbahnverkehrsunternehmen – verbinden, Zeichen jüngerer oder gegenwärtiger Bautätigkeit vermissen lassen.[112] Spätestens der dritte Blick macht deutlich, dass die gegenwärtige oder gar zukünftige Eisenbahnwelt von Herrn M. eine solche ist, die zahlreiche Elemente historischer Eisenbahnwelten enthält: Etwa die so genannten mechanisch betriebenen ›Formsignale‹ oder auch Stationsgebäude und Stellwerke, welche die ›neue Bahn‹ zugunsten von Fahrkartenautomaten und elektronischen Steuerungssystemen längst aus dem Verkehr gezogen hätte oder dies unverzüglich tun würde, wenn sie stillgelegte Strecken aus verkehrspolitischen Erwägungen reaktivierte.[113]

Auf diese ›Unstimmigkeiten‹ seiner Landschaftsgestaltung angesprochen, verweist Herr M. zunächst auf die auf altertümelnde Hausformen beschränkte Angebotspalette der Zubehörindustrie, erklärt dann aber auch, dass er die »Landschaft fressende Baupolitik« und die durch diese bedingten »Speckgürtel um die Dörfer« ablehne und somit auch keine »trostlosen Einfamilienhaussiedlungen« auf seiner Anlage haben wolle, »auch wenn es natürlich richtig ist, dass dort die Leute wohnen, die meinen *Shuttles* die Fahrgäste bringen«. Die auf seiner Anlage präsenten ›Formsignale‹ rechtfertigt M. damit, dass diese und die in ihnen verkörperte Technologie gut 100 Jahre alt und sich bestens bewährt habe. Zudem sähen diese schlichtweg »schöner aus« als die neuen, digital gesteuerten ›Lichtsignale‹.[114] Und wiewohl Herr M. im Gespräch immer wieder gute und nachvollziehbare Begründungen dafür sucht, dass seine verkehrspolitischen Ideale »nicht nur Spinnerei« seien, und dass man vielerorts nur »einen Katzensprung« weit von der Verwirklichung von Projekten zur Optimierung des öffentlichen Verkehrs entfernt sei, weil es die Projekte und die Wirtschaftlichkeitsberechnungen immerhin bereits gäbe, ist sich M. durchaus bewusst, dass seine Modellwelt eben eine Modell-Welt ist, in der er das darstelle, was ihm »lieb und teuer« sei. Schließlich sei es doch gerade das Merkmal der Modelleisenbahn, ein »Spielzeug für Erwachsene« zu sein, mit dessen Hilfe etwas imitiert werde, das man sich vorstellen und von dem man hoffen könne, dass es einmal eintreten werde und nicht unbedingt das, was »wirklich« sei. Und wenn sich »da draußen« die Welt »dauernd zum Schlechteren entwickelt, dann ist es doch gut, dass wenigstens hier drin [im Arbeitszimmer des Reihenhauses, in dem Herr M. seine Anlage aufgestellt hat] Strecken, die verrotten und Bahnhöfe, die verfallen, aufgehoben sind«.[115]

[111] Diese besteht aus einer Dampflok und mehreren historischen Waggons.

[112] Ebd.

[113] Die vollzogenen Reaktivierungen stillgelegter Eisenbahnstrecken in der Region (Tübingen–Herrenberg, Metzingen–Bad Urach und Böblingen–Dettenhausen) spielen in den Ausführungen von Herrn M. immer wieder eine wichtige Rolle, weil sie als Präzedenzfälle für seine Visionen gelten können und diese somit zu legitimieren geeignet scheinen.

[114] Anlagenbesichtigung bei und Interview mit Herrn M., durchgeführt von P. H. am 29.10.2003.

[115] Ebd.

Die Anlage als Ort der Erinnerung, als Objektivation der Erinnerung? Folgt man Herrn M., so ließe sich das durchaus so begreifen, wobei in seiner Anlage gleichermaßen Erinnerungen an Vergangenes, selbst Erlebtes (als die Bahnen noch betrieben wurden und die Dörfer noch Dörfer und keine »Satellitenstädte« der Landeshauptstadt waren) und auch Hoffnungen auf eine bessere Zukunft in Gestalt von Zeichen des ›Neuen‹ und ›Modernen‹ (*Regio Shuttles*) materialisiert sind. Gegen dieses ›Neue‹ hat Herr M. auch grundsätzlich »gar nichts einzuwenden, wenn es ein menschliches Ausmaß hat« und es »Menschen und Umwelt« diene.[116] Dementsprechend komme auch der mit der Nachbildung einer Dampflok bespannte ›Nostalgiezug‹, »nur gelegentlich zum Einsatz [...] so wie auf der Strohgäubahn von Korntal nach Weissach«. Denn auch wenn das »etwas Kleines ist, das Kinder freut... und die Eisenbahnfreunde natürlich auch«, sei dies eben etwas Besonderes, das nicht jeden Tag auf der Strecke sein müsse, weil »die Lok schon alt ist und auch ganz ordentlich rußt«.[117] Somit spielt Herr M. auf seiner Anlage eine Gegenwart aus seiner Region, die ihrer Zeit schon ein wenig voraus ist (verkehrliche Realität), die ihrer Zeit aber auch ein wenig hinterherhinkt (›Formsignale‹) und in der die Vergangenheit (Nostalgiezug) ihren ›Ehrenplatz‹ einnimmt. Damit erscheint die Anlage von Herrn M. und die hinter ihr stehende Philosophie schon geradezu ausgeglichen und abgeklärt, was man von der Eisenbahnwelt von Herrn R., um die es im Folgenden gehen soll, durchaus nicht sagen kann. Diese lässt sich als eine konsequente Absage an die Gegenwart begreifen, und verstünde R. seine Anlage als ein Modell für die Zukunft, so ließe dies den Forscher durchaus erschauern.[118]

Im Keller seines Einfamilienhauses im nördlichen Franken hat Herr R. eine umfangreiche Anlage auf zwei Pressspanplatten von jeweils dreieinhalb mal eineinhalb Metern aufgebaut, die über Eck zusammengefügt sind und somit die Ecke des Kellerraumes aufgreifen. Herr R. lädt sonst keine Besucher und Besucherinnen ein, hat sich aber angesichts eines im örtlichen Modelleisenbahnladen angebrachten Plakates, mit dessen Hilfe beforschungsfreudige Modellbahner gesucht worden sind, davon überzeugen lassen, seine Anlage einem Forscher vorzuführen und dessen Fragen zu beantworten.[119] Bereits in einem Vorgespräch erwähnt R., dass er sich in seinem Miniatur-Fahrzeugpark auf die Epochen ›II‹ und ›III (Ost)‹[120] be-

---

[116] Ebd.

[117] Ebd.

[118] Leider wurde es bei dem im Angesicht der Anlage von P. H. am 29.09.2003 durchgeführten Gespräch verabsäumt, konkret danach zu fragen, inwieweit R. seine Anlage und das sie verkörpernde Szenario als ein Muster für eine bessere, künftig zu verwirklichende Gesellschaft begreift. Es ist jedoch zu befürchten, dass dem so ist.

[119] Das Plakat diente der Rekrutierung von Modelleisenbahnern für das 2003 von P. H. durchgeführte Projekt.

[120] Es zählt zu den Eigentümlichkeiten der Modelleisenbahnerszene, die Eisenbahnmodelle in ihrer Beschriftung (Logos, Eigentumsangaben, Baureihen und Betriebsnummern), Farb- und Formgebung, aber auch bestimmte Elemente der Eisenbahninfra- und -suprastruktur, Gebäude und Uniformen bzw. Kleidungsstücke nach ›Epochen‹ einzuteilen. Diese Epocheneinteilung, die wiederum länderspezifisch vorgenommen wird und über die in der Praxis mitunter Verwirrung herrscht, geht auf eine Einteilung des Verbands der Modelleisenbahner und Eisenbahnfreunde Europas (MOROP) zurück

schränke, weil aus seiner Sicht in den durch diese Epochen erfassten Zeiträumen »die Welt noch in Ordnung war«.[121] Präzise betrachtet, handelt es sich bei den Epochen, die auf der Anlage von Herrn R. durch Lokomotiven, Waggons, Eisenbahnanlagen und Landschaftsgestaltung verkörpert werden, um die Epochen ›IIc‹ und ›IIIa Ost‹, was einer gestalterischen Beschränkung auf die Zeit der Deutschen Reichsbahn (Deutsches Reich/Bundesrepublik) in den Jahren 1937 bis 1950 beziehungsweise der Deutschen Reichsbahn (DDR) in den Jahren 1949–1956 entspricht. Dies ist insofern auffällig, als sich die Frage aufdrängt, weshalb R. gerade zwei zeitlich-räumliche Kontexte gestalterisch zusammenführt, deren Gemeinsamkeit, historisch betrachtet, vor allem in der diktatorischen Ausprägung des herrschenden Regimes besteht!

Nicht ohne auf den Aufwand bei dieser Kleinarbeit zu verweisen, spricht Herr R. davon, dass er »die eine oder andere Lokomotive und schon ziemlich viele Waggons«, welche die Modellbahnindustrie im Design der entsprechenden Epochen nicht bereithält – schließlich »vernachlässigen die ja vieles, was sich nicht so gut verkauft« –, selbst nach den entsprechenden Vorbildern umgestaltet habe.[122] Die Landschaft indessen, welche ihre Referenzregion im bayerisch-hessisch-thüringischen Grenzraum habe, sei unschwer zu gestalten gewesen, denn mit einigen farblichen Korrekturen an handelsüblichen Häuschen könne man »aus roten Ziegeldächern Schieferdächer, und aus rotbraunen, dunkle Balken für die Fachwerkhäuschen« machen. Und »weil die Leute ja damals nicht [wie heute] in einer Luxus- und Wegwerfgesellschaft gelebt haben und die Häuser nicht »wie aus dem Ei gepellt dagestanden« seien, hat Herr R. die architektonischen Elemente seiner Anlage leicht »patiniert«[123] und den Aspekt der »Selbstversorgung« in die Landschaftsgestaltung mit einbezogen. So finden sich in den Gärten der ausschließlich dörflich anmutenden Siedlungsgebiete seiner Anlage vor allem Nutzpflanzen, und auch sonst dominieren Zeichen des Agrarischen. Ein Pferd zieht einen Pflug, in den Gärten stehen Obstbäume und es gibt etliche Äcker, auf welchen – den dargestellten Epochen entsprechend – »natürlich kein Mais, sondern Kartoffeln und Getreide angebaut wird«.[124] Dabei sind nicht alle Felder perfekt nachgebildet und das eine oder andere landschaftliche Element – gerade auf dem Gebiet der agrarischen Nutzpflanzen – bedarf der Erklärung, weil es nur abstrakt und in Andeutungen dargestellt wird. Aber das stört Herrn R. durchaus nicht, denn er baut seine

und kann auf der Internetpräsenz des Verbandes, nebst allerhand anderen mehr oder minder skurril anmutenden Normen und Richtlinien für den Umgang mit Modelleisenbahnen eingesehen werden. Siehe hierzu http://www.morop.eu/de/normes/index.html (18.10.2015).

[121] Vorgespräch zu Besuch bei und Interview mit Herrn R., Ende September 2003.

[122] Anlagenbesichtigung bei und Interview mit Herrn R., durchgeführt von P. H. am 29.09.2003.

[123] Die Technik des ›Patinierens‹ wird in Modell(bahn)bauerkreisen gerne angewandt, einerseits um die ›Kunststoffoptik‹ vieler Modelle zu retuschieren und diese realistischer erscheinen zu lassen, andererseits um beispielsweise Lokomotiven ›Gebrauchsspuren‹ beizubringen.

[124] Anlagenbesichtigung bei und Interview mit Herrn R., durchgeführt von P. H. am 29.09.2003.

Anlage »nur für mich selbst«, nimmt an keinen Wettbewerben teil und lässt, wie erwähnt, »normalerweise niemand hier ‘rein«.[125]

Fragt man R. was denn für ihn an den Epochen ›IIc‹ und ›IIIa (Ost)‹ besonders interessant oder typisch sei, was diese ausmache und was er überhaupt mit der vorab getätigten Aussage, wonach damals, als diese Epochen Gegenwart waren, die Welt noch in Ordnung gewesen sei, ausdrücken wolle, so beschränkt sich R. zunächst auf eine auf das Eisenbahnwesen bezogene Antwort:

> »Wissen Sie, das war ja damals [Epoche ›IIc‹] so, dass da die Reichsbahn wieder verstaatlicht wurde... Also die Bahn, die nach dem Ersten Weltkrieg erst rein staatlich war und dann – so wie heute die Bahn AG – in eine private [Kapital-]Gesellschaft umgewandelt wurde... die wurde dann, das war 1937, wieder unter die Kontrolle des Staates genommen. Und der Reichsverkehrsminister war dann auch gleichzeitig der Generaldirektor der Reichsbahn. Damit wurde die Bahn in Deutschland wieder staatlich... Und so war das ja dann auch in der DDR [Epoche ›IIIa‹]... Also die Bahn in der Hand des Staates... Und das ist eigentlich auch gut... Meiner Meinung nach ist das gut, denn die Bahn soll in der Hand des Staates sein und nicht als Aktiengesellschaft existieren... Da kauft dann heute der, morgen der, die Anteile, und die Bahn wird dann zum Spielball... Die ist bloß noch Spekulationsgegenstand.«[126]

Den hierauf in Form einer Frage vorgebrachten Einwand, dass die Staatsunmittelbarkeit in Bezug auf das Eisenbahnwesen nicht nur auf die genannten Epochen, sondern sowohl für die DDR während der gesamten Zeit ihrer Existenz, für die Bundesrepublik (alt) und für die vereinigte Bundesrepublik bis 1994 zuträfe, kommentiert Herr R. ebenfalls mit einem Verweis auf Aspekte des Eisenbahnwesens:

> »Also ich will mal so sagen... Natürlich war die Bahn auch später noch in der Hand des Staates, aber eigentlich hat der Niedergang der Eisenbahn ja dann schon angefangen. Im Westen [Bundesrepublik alt] hat die Vernachlässigung der Bahn ja schon mitten im Wiederaufbau angefangen... Die haben ja dann nur noch auf das Auto gesetzt und auf neue Straßen... Ja, und im Osten [DDR] da war das schon besser. Die waren ja da etwas vernünftiger. Aber dann ist das ja losgegangen, dass alle – also die im Osten und im Westen – keine Dampfloks mehr wollten... Nur noch modern, wollten die alle sein; deswegen haben sie alle mit Diesel angefangen. Klar, Diesel ist auch noch besser als gar keine Bahn, also besser als die Strecken stilllegen. Aber die heimische Kohle haben sie immer vernachlässigt, weil sie immer nur mehr Wirtschaftlichkeit wollten. Also ging es da irgendwie dann schon abwärts. Und eigentlich wollte ja auch die DDR möglichst schnell die Motorisierung der Massen... Wenn die gekonnt hätten, wie sie wollten, hätten die dann Trabis für alle gebaut, und dann wäre die Bahn dort genauso schnell bedeutungslos geworden wie im Westen.«[127]

Vor diesem Hintergrund wird deutlich, dass Herr R. ein Szenario entworfen hat, das seinen – zweifellos romantisch-nostalgisch ausgeprägten – verkehrs- und wirtschaftspolitischen Idealen entspricht: die Bahn als Hauptträger des Fracht- und Personenverkehrs, die heimische Kohle als Energieträger für die Erbringung der Verkehrsleistungen. Und weil eine solche imaginierte Idealwelt, die – wie oben

[125] Ebd.

[126] Ebd.

[127] Ebd.

ausgeführt – auch von der Staatsunmittelbarkeit der Eisenbahnverwaltung bestimmt wird, kommen in gestalterischer Hinsicht letztlich nur die von Herrn R. präferierten eisenbahnhistorischen Epochen in Frage, weil nur in diesen die Dampftraktion überwog und gleichzeitig die Eisenbahn in der Hand des Staates war. Dass die Staatsunmittelbarkeit der Eisenbahnverwaltung auch schon vor 1918 für die Bahnen der Deutschen Länder zutreffend war und die Dampftraktion seinerzeit noch mehr Bedeutung hatte als im Zeithorizont der Epochen ›IIc‹ und ›IIIa (Ost)‹ thematisiert Herr R. indessen nicht, so dass angenommen werden darf, dass die genannten Epochen für ihn noch mehr relevante Charaktermerkmale aufzuweisen haben. Aber auch ohne, dass dies so erfragt worden wäre, schält sich für das Szenario der Anlage von R. noch ein weiterer zentraler Aspekt heraus, denn »damals hatten alle Arbeit... Damals herrschte Ordnung, nicht nur bei der Eisenbahn, sondern überhaupt!«[128] Und ›damals‹, als ein gewisser Julius Dorpmüller in Personalunion Generaldirektor der reichsunmittelbaren Eisenbahn und Reichsverkehrsminister war und die Deutsche Reichsbahn »ihre größten Transportleistungen« erbrachte[129] beziehungsweise ihre gleichnamige Rechtsnachfolgerin in der DDR »trotz aller Schwierigkeiten und der Ausplünderungspolitik der Sowjetunion« wieder aufgebaut werden konnte, »damals hat auch nicht jeder seinen Dreck nur fallengelassen« und die »Dinge hatten noch ihren Wert«.[130]

Kohle als wichtigster Energieträger, Dampftraktion, heroische Eisenbahner, die nahezu unglaubliche Transportleistungen ermöglichen und ein Staat der die Eisenbahn für wichtig genug erachtet, dass er sie in seine unmittelbare Obhut nahm, dazu Menschen, die nicht verschwenderisch konsumieren, sondern Ziegen und Geflügel halten und ihr Gemüse selbst anpflanzen – dies ist die ideale Welt von Herrn R. Dies ist die Welt, die auf seiner Anlage ihr Abbild findet. Und zwar in Gestalt der Miniaturzüge aus zwei Epochen, die nicht zufällig Epochen sind, in welchen nicht nur der Zugverkehr, sondern der gesamte Alltag ›staatsunmittelbar‹ und straff organisiert war, und in Gestalt der Landschaft, durch welche die Züge ihre Runden ziehen. Diese Landschaft ist R. zufolge zwar auch geprägt von Erscheinungen der seinerzeit modernen Industrie (wiewohl sich, abgesehen von den Bahnlagen selbst, keine solche Erscheinungen auf seiner Anlage finden), aber sie erscheint in ihrer Gestaltung – und dies verbindet diese zumindest als ›eigenwillig‹ zu bezeichnende Anlage mit der von Herrn W. und jener von Herrn M. – durchaus als ›idyllisch‹. Auch imaginiert Herr R. die Landschaft, die sich in seiner Anlage abbildet, deshalb als »schön« und »unverbraucht«, weil sie weniger zersiedelt sei, als

---

128 Ebd.

129 Tatsächlich kennt und wertschätzt R. jenen Julius Dorpmüller, der schon 1926 Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn wurde und von 1937 bis 1945 zusätzlich den Posten des Reichsverkehrsministers bekleidete, ungeachtet des Umstandes, dass dieser die Ablösung von der Dampftraktion durch die Elektrifizierung des Eisenbahnnetzes vorantreiben wollte und überdies als Pionier des Autobahnbaus zu betrachten ist. Zu Dorpmüller, seiner schillernden und für deutsche Karrieren seiner Generation paradigmatischen Vita siehe GOTTWALD, Dorpmüller, 1995; DERS., Dorpmüllers Reichsbahn, 2009.

130 Anlagenbesichtigung bei und Interview mit Herrn R., durchgeführt von P. H. am 29.09.2003.

die der Gegenwart, weil es weniger und »nur schmale« Straßen gibt und weil die Menschen damals den »Wert« dieser Landschaft, der »Natur«, wie R. es nennt, noch zu schätzen gewusst hätten. Dieser Wert ergibt sich für R. einerseits aus dem Charakter eines Urwüchsigen, das der Landschaft damals noch zu eigen gewesen sei, andererseits aus der Unmittelbarkeit des Bezugs der Menschen zu ihrer ›natürlichen‹ Umwelt, der zwar ökonomisch motiviert gewesen sei, aber einen »ganz anderen Menschenschlag hervorgebracht« habe. Damals nämlich, so R.,

> »gab es das Reichsheimstättengesetz, das wissen Sie als Volkskundler ja... Und diese Reichsheimstätten, die wurden so gebaut, dass die Familien, die in diesen Häusern gewohnt haben... dass die alle noch Hühner, Ziegen oder Schweine halten konnten. Ja, und das haben die auch gemacht! Da war das nicht so, dass man ins Auto gestiegen wäre und einfach 'mal zum Discounter gefahren wäre«.[131]

Sieht man davon ab, dass das Reichsheimstättengesetz keine Erfindung der Epoche ›IIc‹, sondern der frühen Weimarer Republik und (zunächst) auch kein Instrument war, mit dem die Selbstversorgung der Bevölkerung eingeführt werden sollte, sondern vielmehr ein Rechtsinstitut, das die Wohnungsnot nach dem Ersten Weltkrieg lindern helfen sollte,[132] und sieht man weiter davon ab, dass sich auf der Anlage von Herrn R. kein einziges Gebäude befindet, das dem seinerseits beschriebenen Bild entspricht, so wird an diesen Ausführungen deutlich, welche Imaginationen er an das Reichsheimstättengesetz bindet und wie diese Imaginationen über in (diesem Fall in Rechtswirklichkeit gegossene) sozial-kulturelle Verhältnisse wiederum in Beziehung zu seiner Anlagengestaltung stehen. Denn diese bildet ab, was Herr R. als gute und richtige sozial-kulturelle Verhältnisse empfindet, und sie objektiviert diese sogar dann noch, wenn das konkrete Objekt selbst (die Materialisierung von Rs. Imagination der Reichsheimstätte) gar nicht auf der Anlage präsent ist.

Die ›lieblich‹ anmutende Vision von Herrn M., die für eine ›Versöhnungsgesellschaft‹ steht, in der sich alle Menschen harmonisch im *Regio Shuttle* zur gemeinsamen Fortbewegung treffen, die historische Momentaufnahme von Herrn W. und das vergleichsweise unverfängliche historische Szenario, das hinter ihr steht, und die Anlage von Herrn R., die für den historisch informierten Betrachter geradezu beklemmend anmutet. Drei Anlagen, die in ihrer Landschaftsgestaltung durchaus unterschiedlich ausfallen. Im Kern jedoch unterscheiden sich M., W. und R. in ihrem Tun nicht allzu sehr voneinander, denn sie alle gestalten nach bestimmten

---

[131] Anlagenbesichtigung bei und Interview mit Herrn R., durchgeführt von P. H. am 29.09.2003.

[132] Zentraler Gedanke des Reichsheimstättengesetzes war primär die Schaffung und dauerhafte Sicherung eines aus sozialpolitischen Gründen besonders (gerade auch vor dem Zugriff von Gläubigern) geschützten Eigenheims für selbstnutzende Eigentümer, unabhängig von deren Einkommensverhältnissen. Allerdings ist dieses Gesetz zur Zeit des Nationalsozialismus auch verändert und seine praktische Umsetzung mit Hilfe des – gemäß NS-Ideologie – gleichgeschalteten Reichsheimstättenamtes vorangetrieben worden, wobei hier der Gedanke der Selbstversorgung, den Herr R. anspricht, verbunden mit jenem der ›Verwurzelung‹ in den Vordergrund getreten ist. Siehe hierzu HAERENDEL, Wohnungspolitik, 1996; KUNZE, Wohnen mit sozialer Bindung, 1993.

Idealbildern eine Landschaft entlang ihrer Modellbahn-Strecken und sie entwerfen vor und während ihrer Basteltätigkeit ein Szenario, das der Gestaltung zugrunde liegt. Dabei steht gewiss bei allen drei Anlagen und ihren Gestaltern die Identifikation mit der Eisenbahn in ihrer je unterschiedlichen historisch bedingten Form (Königlich Preußische Staatsbahn bei W., Epochen ›IIc‹/›IIIa Ost‹ bei R., Gegenwart/Zukunft bei M.) am Anfang des gestalterischen Tuns. Weil es aber in der Kultur der Sache liegt, dass die Eisenbahn in eine Landschaft eingebunden ist, können Häuschen, Gärten, Felder, Wiesen und Wälder, Signale und Bahnanlagen nicht einfach irgendwie aussehen, sondern müssen so gestaltet werden, dass ihr Zustand zu jenem Skript passt, das die Gestalter in ihren Köpfen haben, bevor und während sie die Anlage gestalten.[133] Dies entspricht der naturalistischen Orientierung in der Naiven Kunst, dies entspricht einem Sinn für ästhetische ›Ordnungen‹ und einer mitunter detailfixierten Bezugnahme zum ›Vorbild‹, die in eigenartigem Widerspruch zu jener Gedankenfreiheit steht, die sich die Modellbahngestalter auch nehmen, indem sie ›Friest‹ oder die umweltpolitisch gebotene Renaissance des Schienenverkehrs imaginieren oder eine Landschaft im bayerisch-hessisch-thüringischen Grenzraum fantasieren, in welcher die Epochen ›IIc‹ und ›IIIa (Ost)‹ synchronisiert sind. Was hier offensichtlich stattfindet, indem für die Anlagen ein in sich mehr oder minder stimmiges Szenario entworfen wird, das sich sodann auf der ›Platte‹ abbildet, ist ein Spiel mit Zeiten und Räumen oder präziser formuliert: ein Spiel mit den Imaginationen von Zeiten und Räumen. Folgt man Johan Huiziga, der die Bedeutung des Spiels für die Entstehung von Kultur untersucht und die These aufgestellt hat, dass Kultur aus dem Spiel heraus entstünde, so ließe sich sagen, dass der Ausgangspunkt des künstlerischen Objekts ›Modellbahnanlage‹ in einem Spiel bestünde, das sich zunächst ›Szenario‹ nennt und sich im Basteln seine Objektivationen, gleichsam seine Schauplätze und Spielgeräte schafft. Folgt man Huiziga weiter, wenn er sagt: »[i]m Spiel ›spielt‹ etwas mit, was über den unmittelbaren Drang nach Lebensbehauptung hinausgeht und in die Lebensbetätigung einen Sinn legt«,[134] dann besteht die Aufgabenstellung dieses als ›Szenario‹ bezeichneten Spiels darin, der gestalterischen Betätigung einen Sinn zu stiften.

Zugleich bildet sich in den Szenarien der Herren M., R. und W. aber auch eine Vorstellung von Landschaft ab, die auf einem als ›konservativ‹ zu begreifenden Bild des Menschen in seiner Umwelt gründet. In diesem Bild ist das Subjekt eingebunden in ein als ›harmonisch‹ begriffenes Ganzes, das sich aus den dem Menschen vorgegeben sozialen, kulturellen, ökonomischen und räumlich-dinglichen Bedingungen und seinem mit diesen korrespondierenden Denken, Fühlen und Handeln formt. Dieses ›Ganze‹, von dem sich sagen lässt, dass es in den ›Szenarien‹ der Herren M., R. und W. hergestellt oder – weil es als ›verloren‹ empfunden wird – wieder hergestellt wird, findet seinen objektivierten Ausdruck in der Gestaltung der

[133] Dies gilt auch dann, wenn auf einer Anlage mehrere ›Epochen‹ zusammengeführt werden und sich der Gestalter eine größere gestalterische Freiheit nimmt, als die Herren M., R. und W. dies tun, denn auch dann wird ein Szenario entworfen, das der gestalteten Wirklichkeit ein Fundament gibt.

[134] HUIZINGA, Homo ludens, 1956, S. 28–29.

Anlagen und in den Geschichten, die zu diesen Anlagen erzählt werden. Schließlich spricht keiner der drei Herren nur über die Eisenbahn selbst! Vielmehr ist ständig auch von den wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Verhältnissen die Rede, in welche die Menschen eingebunden sind, die mit der abgebildeten Eisenbahn reisen, Gemüse anpflanzen, auf dem Markt Blumen feilbieten oder in gemäß Reichsheimstättengesetz gebauten Häuschen ein offenbar als glückliche(re)s Leben imaginiertes Leben führen. Daraus lässt sich schließen, dass sich hinter der Gestaltung der Anlagen eine von der deutschen Naturschutzbewegung ausgehende Vorstellung abbildet, wonach sich die »Eigenart der Natur und die Eigenart einer Kultur in einer bestimmten Region im Landschaftsbild ausdrücken«.[135] Die Landschaft ist dabei »das Symbol einer historisch entstanden, quasi-evolutionären [...] *Totalität von Kultur und Natur*«.[136] Gespeist von den ins Populäre abgesunkenen Evergreens eines bürgerlichen Denkens, das in Gegenaufklärung und Romantik wurzelt, wird Landschaft als »Superorganismus« begriffen, der eine harmonisch-ganzheitliche Totalität von konkreter Natur und Gesellschaft oder Gemeinschaft repräsentiert, wobei sich der ›Geist‹ dieser Gesellschaft in der Gestalt der Landschaft ausdrückt.[137] Wenn die Herren M., R. und W. also die Auswahl ihrer auf eine bestimmte Epoche bezogenen Modellfahrzeuge treffen und dabei bereits ein bestimmtes Szenario für ihre Modelllandschaft im Kopf haben, wenn sie dieses Szenario weiter ausarbeiten und dieses in ihrer praktischen Gestaltungsarbeit umsetzen und wenn sie dieses Szenario der Betrachterin oder dem Betrachter der Modelllandschaft, als erklärenden Kontext dartun, dann haben sie stets auch ihre Imagination des ›Geistes‹ der Gesellschaft im Hinterkopf, der sich in jener Landschaft abbildet, die Vorbild ihrer Modelllandschaft ist.

Geteilte Horizonte: Heimat-Bahnhof und Nahverkehr

Im Hochsommer 2015 luden die als eingetragener Verein verfassten ›Eisenbahnfreunde Mittelholstein‹ die interessierte Öffentlichkeit zu zwei ›Eisenbahntagen‹ in ihr Vereinsheim ein,[138] das sich im Empfangsgebäude des früheren Bahnhofs ›Kleinkummerfeld‹ befindet.[139] Ein Teil des als Vereinsheim genutzten Bahnhofs ist auch dessen Umfeld, auf dem sich eine Gleisanlage von etwa 450 Metern Gleislänge befindet. Auf dieser Gleisanlage und mit Hilfe der vereinseigenen Fahr-

---

[135] KÖRNER, Das Heimische und das Fremde, 2002, S. 6.

[136] Ebd., Hervorhebung im Original.

[137] Ebd.

[138] Die folgenden Ausführungen beziehen sich auf Beobachtungen von S. K., anlässlich des Besuchs eines der beiden »Eisenbahntage« (15.08.2015).

[139] Der Bahnhof befindet sich an der 1984 stillgelegten Strecke von Neumünster nach Bad Oldesloe. Die genannte Strecke war Teil der als »Kaiserbahn« bekannten kürzesten Schienenverbindung von Berlin nach Kiel und wurde mit der Stilllegung funktionslos. Einige historische Informationen zur Strecke und zum Bahnhof ›Kleinkummerfeld‹ vermittelt der Verein auf seiner Internetpräsenz unter http://www.efm-ev.de/ (18.10.2015).

zeuge,[140] mit den im angeschlossenen »Signalgarten« aufgestellten Eisenbahnsignalen sowie mit den im Inneren des Gebäudes erhalten gebliebenen Vorrichtungen eines Stellwerks spielen die Mitglieder mit vereinseigenen Schienenfahrzeugen Eisenbahn – ähnlich wie die Feldbahn-Freude im nordhessischen Eichenberg.[141] Gespielt wird aber nicht nur mit einer aus ›realen‹ Betriebsmitteln errichteten Modell-Eisenbahn im Maßstab 1:1, sondern auch mit solchen in den Nenngrößen ›H0‹ und ›N‹, denn die Vereinsaktiven haben in den Innenräumen des Gebäudes und in einem ausgemusterten und entsprechend umgestalteten Reisezugwagen mehrere Modelleisenbahnanlagen beziehungsweise Anlagenmodule errichtet, die unterschiedlichen Zwecken dienen und unterschiedliche Motive aufgreifen. So wird etwa der Bahnhof ›Kleinkummerfeld‹ auf zwei Anlagen nachgebildet: zum einen als Diorama in Nenngröße ›H0‹ in seinem heutigen Zustand als Vereinsheim, zum anderen in seinem früheren Zustand, eingebunden in eine größere Anlage der Nenngröße ›N‹, die sonst keinen spezifischen Vorbildern folgt, sondern im weitesten Sinne ›Norddeutsches‹ repräsentiert. Diese beiden Nachbildungen des Bahnhofs dienen vor allem dem Zweck, diesen – mit Hilfe der Verkleinerung – in seinen unterschiedlichen Nutzungszusammenhängen (›richtiger‹ Bahnbetrieb, Vereinsheim) als jeweiliges Ganzes erfassbar zu machen. Darüber hinaus repräsentieren diese Modelle des Bahnhofs aber zugleich den Verein selbst, sein Vereinsheim, dessen Geschichte und die Leistung, die die Eisenbahnfreunde erbracht haben, um den Bahnhof und die vereinseigenen Fahrzeuge und Signale in den gegenwärtigen Zustand zu versetzen. Auch das Vereinsleben wird auf einem der beiden Anlagenmodule thematisiert, denn in Gestalt einer Miniaturfigur, die auf einem Lastwagen stehend beim Ausbau des Geländes aktiv ist, wird Herr T. – darauf macht er aufmerksam – selbst dargestellt.[142]

Auf drei weiteren Anlagenmodulen werden Orte aus der Region thematisiert. Dies gilt für die Nachbildung des ›alten‹ Bahnhofs Neumünster, der in den 1970er Jahren durch eine neue Anlage ersetzt worden ist. Auf der Internetpräsenz des Vereins heißt es zu diesem Modul beziehungsweise zu seinem Vorbild: »130 Jahre lang erlebte der alte Bahnhof Neumünster die große Zeit der Eisenbahn! 1844 erbaut, 1974 abgerissen...« Und weiter: »Als wichtigster Eisenbahnknotenpunkt in Schleswig-Holstein führten einmal von 6 Bahnsteigen Gleise in 6 Richtungen«.[143] Stellt man bei diesen Erläuterungen in Rechnung, dass der wichtigste Eisenbahnknotenpunkt in Schleswig-Holstein nach Streckenstilllegungen und der Schließung des dortigen Bahnbetriebswerks erheblich an Bedeutung eingebüßt hat, so verweist bereits diese Information auf einen früheren Glanz, der in den letzten Jahrzehnten

[140] Der Fuhrpark, darunter ein »Bereisungswagen«, mit welchem die »Führungskräfte der damaligen Bundesbahndirektion Hamburg [...] schnell zu den Bahnhöfen ihres Direktionsbezirks« gelangen konnten, besteht aus kleineren motorisierten Fahrzeugen aus der Region und etlichen Waggons. Die Fahrzeuge sind gelistet auf der Internetpräsenz des Vereins unter http://www.efm-ev.de/ (18.10.2015).

[141] Siehe hierzu auch den Beitrag von Jeanne Margaux Erdmann in diesem Band.

[142] Anlagenbesichtigung und Gespräch mit Herrn T., geführt von S. K., am 25.08.2015.

[143] http://www.efm-ev.de/ (18.10.2015).

verloren gegangen ist. Da das Anlagenmodul, das bereits 1970 entstanden ist, den Bahnhof in seinem Zustand zwischen 1962 und 1965 zeigt, herrscht auf den Gleisen eine von Dampflokmodellen dominierte verkehrliche Betriebsamkeit.



Abbildung 2: Bahnhof ›Kleinkummerfeld‹ in seinem aktuellen Zustand als Vereinsheim und Schauplatz des Eisenbahnspiels. Im Vordergrund finden sich die Gleisanlagen und einige vereinseigene Fahrzeuge. Im Zentrum des Bildes ist der ›Signalgarten‹ zu erkennen. Ergänzt wird das Diorama durch zwei Fotoaufnahmen des Bahnhofs. Die Angaben zu Kontaktdaten des Vereins, dessen offizielle Bezeichnung und Logo verweisen auf die Inbesitznahme der Immobilie und deren funktionale Zuschreibung. Foto: Susanne Klenke, 2015.

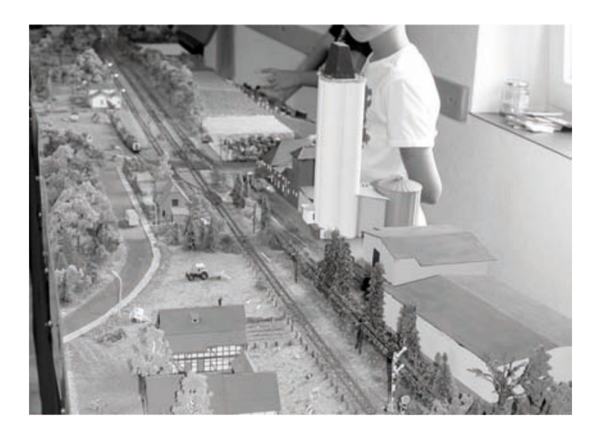


Abbildung 3: Bahnhof ›Kleinkummerfeld‹ vor der Streckenstilllegung durch die Deutsche Bundesbahn – ohne ›Signalgarten‹, dafür mit auf ›Langsamfahrt‹ gestelltem Einfahrt- und Vorsignal (unten rechts). Links im Bildhintergrund befindet sich das Bahnhofsgebäude. Foto: Susanne Klenke, 2015.

Auch die weiteren Module beziehen sich auf die Epoche ›III (West)‹, die den Zeitraum von 1959 bis 1970 umfasst. Herr L. erklärt die Wahl dieser Epoche auf bereits vertraute Weise mit einer auf den Eisenbahnverkehr bezogenen Argumentation: Diese Wahl liege darin begründet, »dass da am meisten Gleise auf den Strecken waren. Hier liegt geschichtlich die Blütezeit der Eisenbahn. Die Epoche ist die interessanteste, da es auch die meisten Fahrzeuge gab, das ist am umfangreichsten. Die Dampflokzeit ist das Interessanteste!«[144] Betrachtet man indessen das Alter der Akteure, welche die Anlage erklären und schätzt das Durchschnittsalter der auf den »Eisenbahntagen« präsenten Vereinsmitglieder ab, das um die 70 Jahre liegt, so lässt sich die Festlegung der Anlage auf gerade diese Epoche auch als einen Verweis auf die Biografien jener verstehen, welche die Anlagenmodule – meist gemeinschaftlich – geschaffen haben und diese heute bespielen. Im weiteren Gesprächsverlauf verweisen die Herren B. und L. schließlich auch darauf, dass sie zahlreiche landschaftliche Elemente, die auf der Anlage abgebildet werden, noch ›in Echt‹ erlebt haben. Herr B. erklärt überdies, dass er 30 Jahre lang im inzwischen abgebrochenen Stellwerk des Bahnhofs Neumünster gearbeitet habe[145] und somit mit einem Teil jener räumlich-dinglichen Strukturen in seiner beruflichen Praxis umgegangen ist, die auf der Anlage abgebildet werden, so dass die Bezugnahme auf die »Blütezeit der Eisenbahn« zugleich auf eine biografische Blütezeit verweist.

Aber auch die darüber hinaus auf der Anlage vertretenen gestalterischen Elemente – der Bahnhof von Ascheberg, die Milchwerke von Kappeln (Schlei), Ausschnitte der Stadt Plön – repräsentieren für die Anlagenbauer vertraute räumlich-dingliche Wirklichkeiten, die sie sich im Laufe ihrer Jugendphase sukzessive erschlossen haben, die aus der Perspektive des Jugendlichen oder jungen Erwachsenen interessant oder spannend erschienen, zwischenzeitlich aber nur noch in der Erinnerung präsent sind – und im Modell! Im ›Original‹ derzeit noch präsent ist indessen die Klappbrücke von Lindaunis, die insofern ein in Kreisen von Eisenbahnenthusiasten interessantes Motiv darstellt, als sie eine kombinierte Straßen- und Eisenbahnbrücke ist.[146] Da auch diese Brücke alsbald Geschichte sein wird, weil an ihre Stelle in naher Zukunft eine neue Überquerung der Schlei treten soll,[147] ist es das verkleinerte Abbild dieser technischen Rarität, das für die Herren B. und L. von besonderem Wert ist. Aber die technische Rarität, die diese Brücke bildet, ist zugleich auch eine räumlich-dingliche Rarität, nicht nur, weil auf dieser Brücke der Straßen- und Eisenbahnverkehr in zwei Richtungen über nur eine gemeinsame

[144] Anlagenbesichtigung und Gespräch mit Herrn L., geführt von S. K., am 25.08.2015.

[145] Anlagenbesichtigung und Gespräch mit Herrn B., geführt von S. K., am 25.08.2015.

[146] Für den Straßenverkehr wird die eingleisige und zugleich einspurige Brücke abwechslungsweise in beide Richtungen über ein Lichtsignal freigegeben. Befährt ein Zug die Brücke, ist diese für den Straßenverkehr gesperrt. Der 1927 erbauten Brücke und ihrer Vorgängerin ist eine private Internetseite mit zahlreichen Abbildungen aus unterschiedlichen Zeitkontexten gewidmet unter http://www.kappeln-eschmidt.de/seiten/lindaunisbruecke_1/lindaunisbruecke_1.htm (18.10.2015).

[147] Siehe hierzu die Regionalnachrichten auf der Internetpräsenz des Norddeutschen Rundfunks https://www.ndr.de/nachrichten/schleswig-holstein/Bahn-zeigt-Plaene-fuer-neue-Lindaunis-Brueck e,brueckelindaunis100.html (18.10.2015).

schmale Trasse geführt wird, sondern auch, weil sich die Brücke – wie im Modell – heben und senken kann, um die Durchfahrt für die Schiffe auf der Schlei zu ermöglichen. Diese Besonderheit macht die Brücke zu einem herausragenden Ort im Kontext eines räumlichen Umfelds, das vielleicht nicht im engeren Sinne als ›Heimat‹ der Akteure zu begreifen ist, das aber zumindest als die eigene Region imaginiert wird, weil es auf unterschiedliche Weise in Besitz genommen worden ist: etwa durch Ausflüge nach Lindaunis und durch die eigene, technisch informierte, Anschauung der Brücke, durch Fotoaufnahmen, durch die Analyse ihrer technischen Details und – nicht zuletzt – durch ihren Nachbau mit den eigenen Händen auf der vereinseigenen ›Platte‹. Aber die Brücke, die sich – wie ihr Vorbild – mittels Hubmechanismus öffnen und schließen lässt, um die auf der Anlage ebenfalls repräsentierten Schiffe durchzulassen, steht nicht isoliert in einem undefinierten Raum. Sie ist eingebettet in ein Umfeld, das nicht irgendein Umfeld ist, sondern das von Lindaunis und seiner Brücke, wie es von jenen Menschen wahrgenommen wird, die das Anlagenmodul geschaffen haben oder es den Besucherinnen und Besuchern der Eisenbahntage – einschließlich der interessierten Forscherin – präsentieren. Dabei steht einmal mehr die Eisenbahn beziehungsweise das ihr zuzurechnende räumlich-dingliche Element ›Klappbrücke‹ im Zentrum der Aufmerksamkeit. Aber diese Brücke ist in ihrer spezifischen Beschaffenheit selten geworden, was sie als solche unter anderen Brücken adelt. Und sie ist untrennbar mit der Formgebung der Landschaft verbunden, die als die *eigene* Landschaft begriffen wird, so wie in Kleinkummerfeld überhaupt alle Anlagen – jene im Maßstab 1:1, die das Umfeld des Bahnhofs prägen und die Modellanlagen – ausschließlich auf regionale Zusammenhänge verweisen! Und nicht nur das: Die Anlagen verweisen in der Wahl der thematisierten ›Epochen‹ und in ihren gestalterischen Elementen stets auf die eigenen Lebenszusammenhänge derjenigen, welche die Module geschaffen haben. Auf die eigenen Biografien, auf die eigene Herkunft oder – wie im Falle der Selbstthematisierung von Herrn T. – auf die eigenen Aktivitäten im Verein.

Thematisiert wird in Kleinkummerfeld also vor allem etwas, das durch biografische Bezüge, durch alltägliche Zusammenhänge vertraut und was durch Recherchearbeiten vor Ort oder in Archiven noch vertrauter geworden ist. Und das ist durchaus so gewollt! Mit ihren ausschließlich auf die nähere Umgebung bezogenen Modellen, ihrem Stationsgebäude und dessen eisenbahntechnisch und landschaftsgestalterisch geschaffenen Umfeld haben die Eisenbahnfreunde somit einen ›Heimat-Bahnhof‹ in mehrerlei Hinsicht geschaffen.[148] Denn der Bahnhof ›Kleinkum-

[148] Im eisenbahnbetrieblichen Sprachgebrauch bezeichnet der Begriff ›Heimatbahnhof‹ einen Bahnhof, an den ein Waggon, dessen ›Vita‹ eigentlich durch permanente Bewegung gekennzeichnet ist, zurückzuführen ist, wenn für ihn keine Verwendung als Transportmittel vorgesehen ist. Neben Angaben über die technische Beschaffenheit des Waggons und seinen Halter ist die Angabe des ›Heimatbahnhofs‹ Teil der vorgeschriebenen Beschriftung von Waggons. Siehe hierzu z. B. das »Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr in der Fassung des Änderungsprotokoll [sic!] vom 3. Juni 1999« auf der Internetpräsenz des Schweizer Bundesrates https://www.admin.ch/opc/de/classified-compilation/20010972/index.html (18.10.2015).

merfeld‹ – verstanden als Gesamtanlage – gibt nicht nur dem Verein eine Heimstätte in Gestalt des Vereinsheims, sondern repräsentiert ›Heimat‹ auch mittels der Signale und Fahrzeuge, die allesamt aus der Region stammen oder dort eingesetzt worden sind, und beherbergt überdies Modellanlagen, deren Gestaltung wiederum auf die nähere Umgebung Bezug nimmt.

Dabei ist in den Bau der Anlagen das auf das nähere Umfeld bezogene Fachwissen eingeflossen, was sich als eine durch den kreativen Prozess verdichtete Arbeit an der Region begreifen lässt, die, so wie sie dechiffriert und ideal überhöht gestaltet wird, zur eigenen Region gemacht wird. Im Bespielen der Anlage hingegen kommt das zum Tragen, was Gyr im Anschluss an Gieß als den reinen Genuss des Pittoresken und Süßen bezeichnet.[149] Begreift man nämlich das Spiel mit der Klappbrücke und das Erlebnis (der Vereinsmitglieder) der auf dem Modul ›Kappeln‹ inszenierten »Heringstage«[150] als einen Genuss des beinahe schon zu Schönen, dann handelt es sich bei diesem Erleben um jenen Genuss, den Gyr meint, wenn er über »Touristenkitsch« schreibt, allerdings nicht bezogen auf eine wunderschöne Fremde, sondern auf eine wunderschöne Heimat. Deutlich wird dies nicht zuletzt dann, wenn Herr B., während des Gesprächs mit der Forscherin plötzlich unerwartet in die Hocke geht, um sich – was er sicher zuvor schon oft getan hat – eine von ihm selbst mitgestaltete Hochzeitsszene auf dem Modul ›Ascheberg‹ Minuten lang anzusehen,[151] weil hier ein Genussmoment zum Tragen kommt, das sich nicht nur aus dem Stolz auf die eigene Schaffensleistung speist, sondern vor allem aus der Freude an den gefühlsseligen Aspekten des Heimatlichen.

Ausschließlich die nähere Umgebung seines Umfelds thematisiert auch Herr J., der in einer Stadt in der Region Neckar-Alb (Baden-Württemberg) lebt und im ausgebauten Dachgeschoß seines Einfamilienhauses eine Anlage der Nenngröße ›H0‹ errichtet.[152] Da Herr J. als selbstständiger Kaufmann beruflich sehr engagiert ist und nur teilweise auf Produkte der Zubehörindustrie zurückgreifen kann, weil er seine »Stammstrecke« von Tübingen nach Sigmaringen mit ihren konkreten räumlich-dinglichen Spezifika sowie einige ihrer Nebenbahnen thematisiert,[153] schreiten die Gestaltungsarbeiten nur langsam voran. Auf dieser nachempfundenen »Stammstrecke«, die er während seiner Schul- und Ausbildungszeit über Jahre hinweg »mit Schienenbussen und sogar noch mit Dampf« befahren ist, verkehren ausschließlich Fahrzeuge, die »auch wirklich auf dieser Strecke gefahren sind« und

---

[149] GYR, Touristenkitsch, 2005, S. 98.

[150] Bei den Kappelner »Heringstagen« handelt es sich um ein zu Himmelfahrt alljährlich durchgeführtes Volksfest, das auf die Fischereitradition von Kappeln (Schlei) Bezug nimmt. Siehe http://www.heringstage-kappeln.de/ (18.10.2015).

[151] Beobachtung von S. K. anlässlich von Besichtigung und Interview mit Herrn B. am 25.08.2015.

[152] Zum Zeitpunkt des Gesprächs am 04.08.2003 ist die Anlage nur teilweise fertiggestellt, erlaubt aber bereits ein ›Spiel‹, wobei die Miniaturzüge zum Teil noch über die kahle ›Platte‹ fahren. Sämtliche Beobachtungen und Zitate beziehen sich auf das von P. H. zu diesem Datum durchgeführte Interview mit Besichtigung der Anlage.

[153] Etwa die teilweise stillgelegte Strecke von Balingen nach Rottweil und die nicht-bundeseigene Strecke von Eyach über Hechingen nach Gammertingen, die allerdings (bislang) nur angedeutet ist.

zwar in jener Zeit, die »ich auch selbst noch erlebt habe«.[154] Abgesehen davon ab, dass dies insofern nicht ganz richtig ist, als Herr J. aktuell noch immer (er)lebt und somit die Strecke in ihrem aktuellen Betriebszusammenhang kennt, auf seiner Anlage aber nur Fahrzeuge einsetzt, die auf der großen ›Zollernbahn‹ im Zeitraum zwischen Ende der 1960er und Ende der 1980er Jahre zum Einsatz gekommen sind, verweist die Formulierung »noch selbst erlebt habe« auf eine nostalgisch-wehmütige Grundstimmung, in welche die Anlage eingebunden ist. Denn das, was Herr J. gerade noch selbst im doppelten Wortsinn ›erfahren‹ hat, wird gleichsam als die Endphase eines noch besseren (Eisenbahn-)Zeitalters imaginiert. Wieder sind es Dampfloks, die dieses bessere Zeitalter repräsentieren, dazu einige Schienenbusse und Dieselloks der Baureihe ›212‹ mit dreiachsigen Umbauwagen, die nach dem Zweiten Weltkrieg auf der Plattform älterer Waggons aufgebaut wurden. Und wieder gibt es Geschichten, die der »Stammstrecke« und damit ihrem Abbild eingeschrieben sind: solche, die von Herrn J. selbst erlebt worden seien und solche, die er – einem Sammler der Oral History der kleinen und unbedeutenden Dinge des Eisenbahnbetriebs und der Eisenbahnreise gleich – »von alten Eisenbahnern« oder früheren Bahnbenutzerinnen und Bahnbenutzern erzählt bekommen habe. Natürlich kennt Herr J., der beruflich öfters unterwegs ist – »auch mit dem ›ICE‹ und halt mit allem, was heute halt so mehr oder weniger pünktlich fährt« –, nicht nur seine »Stammstrecke«, doch »wenn sie mich heute fragen, was ich an der Eisenbahn gut ist«, dann sei es am Ende doch »der Nahverkehr«, seien es die »Regionalstrecken und die Nebenbahnen«, die eben »Hechingen, Engstlatt, oder Haigerloch mit der Welt verbunden haben«.[155] Denn »irgendwie ist bei diesen kleinen Strecken alles näher beieinander... Die Bahn, die Bauernhöfe, die Leute... Da ist der Zug ja oft fast durch die Gärten gefahren – gerade bei den Strecken der HzL«.[156]

Damit ist es die geringe Distanz zwischen Mensch und Eisenbahn, die unmittelbare Eingebundenheit des an sich mächtigen räumlich-dinglichen Objektkonglomerats ›Eisenbahn‹, das in seiner Ausprägung als Lokalbahn oder als an die Landschaft angepasste eingleisige Strecke eine offenbar akzeptable Dimension annimmt, die dem menschlichen Maß entspricht. Deutlich noch tritt dieses Motiv dann hervor, wenn Herr J. über die konkreten Umstände der täglichen Pendlererfahrung auf seiner »Stammstrecke« spricht: Es ist der »Nahverkehr, wo jeder jeden gekannt hat... Wo man morgens schon die halbe Dorfjugend im Zug getroffen hat« und »wo man schon am Bahnhof bemerkt hat, wenn einer fehlt... Damals hat man sich im Zug gekannt... Und man hat die Leute alle gegrüßt«.[157] Sieht man davon ab, dass genau dies in den Zügen des gegenwärtigen Nahverkehrs nicht anders ist, was Herr J. möglicherweise deshalb nicht bemerkt hat, weil er im Nahbereich längst primär mit dem Auto unterwegs ist, wird dennoch deutlich, was er eigentlich

---

[154] Anlagenbesichtigung bei und Interview mit Herrn R., durchgeführt von P. H. am 04.08.2003.
[155] Ebd.
[156] Ebd. ›HzL‹ steht für die nicht-bundeseigene Hohenzollerische Landesbahn AG, die in Südwürttemberg Regional- und Frachtverkehr betreibt.
[157] Anlagenbesichtigung bei und Interview mit Herrn R., durchgeführt von P. H. am 04.08.2003.

meint: eine übersichtliche, eine überschaubare Welt; eine Welt mit unmittelbaren Sozialkontakten, in der man »wenn man da die Mütze oder den Schal im Zug vergessen hat«, diese problemlos zurück erhalten konnte, »weil man ja die Schaffner, das ganze Zugpersonal... weil man die alle gekannt hat« und »wo das auch nicht so schlimm war, wenn man ‘mal die Monatskarte nicht dabei gehabt hat«, da der »Kondukteur ohnehin gewusst hat«, wer man ist, »und dass man die Karte gehabt hat«.[158]

Dass es heute den ›ICE‹ gibt, findet J. durchaus in Ordnung, denn »der bringt ja der Bahn Fahrgäste und Umsatz«. Im Modell nachbauen jedoch würde er eine ICE-Strecke keinesfalls. Auch die heutige Realität auf seiner »Stammstrecke« wird auf der Anlage von Herrn J. dauerhaft verbannt bleiben, denn:

> »Erstens hat die Deutsche Bundesbahn damals in den [19]80er Jahren die ganzen kleinen Stationen dicht gemacht [...], zweitens fahren da heute nur noch neue Züge, die meistens defekt sind [...] und drittens fehlen da heute so viele Gebäude und Gleise, weil da so viel abgerissen und erneuert worden ist«.[159]

Nachbauen will Herr J. indessen noch die Burg Hohenzollern unweit von Hechingen, unter der seine »Stammstrecke« noch heute vorbeiführt, wenngleich er fürchtet, dass »das mein Altersprojekt« sein wird, weil ihm dafür aktuell die Zeit fehle. Mitten im Entstehungsprozess indessen ist der ›Kaiserbahnhof‹, der unterhalb der Burg Hohenzollern steht und »seit Jahrzehnten schon kein Bahnhof mehr ist«. Dieser Bahnhof, der im Kursbuch der Deutschen Bundesbahn schlichtweg als Haltepunkt ›Zollern‹ bezeichnet wurde und 1977, bereits als Kulturdenkmal geadelt, geschlossen wurde,[160] diente – wie so viele ›Fürstenbahnhöfe‹[161] – zwar nicht exklusiv, aber doch eigentlich der Hocharistokratie als Ziel- oder Ausgangspunkt von Reisen von oder nach der Burg Hohenzollern. Für Herrn J. ist dieser Bahnhof, dessen Empfangsgebäude sich heute in Privatbesitz befindet, Teil der Erzählungen über seine »Heimat«.[162] Nicht nur, dass er diesen Bahnhof aus eigener Anschauung kennt und ihn selbst noch genutzt hat, spielt dabei eine Rolle, sondern auch die Bedeutung, die dem Bahnhof als ›Kaiserbahnhof‹ zugemessen wird. Denn dieser Begriff hebt den Ort in seiner räumlich-dinglichen Existenz gegenüber anderen Orten hervor, macht ihn zu einem (scheinbar) einzigartigen Ort und die Menschen, die den Bahnhof »noch erlebt haben«, dort ein- oder ausgestiegen sind, zu einer Gemeinschaft, die sich durch geteilte Erfahrungshorizonte und geteiltes Wissen konstituiert. Dies gilt nicht nur für den geadelten Haltepunkt, sondern auch für den ›Nahverkehr‹, den Herr J. nostalgisch verklärt, weil mit ihm Menschen aus der

---

[158] Ebd.

[159] Ebd.

[160] Siehe hierzu und zur Geschichte des Bahnhofs SCHNEIDER, Bahnstation Zollern, 1999, S. 24–26.

[161] Eine Liste mit zahlreichen Bahnhöfen dieser Gattung findet sich auf der mit zahlreichen, allerdings nicht unbedingt tragfähigen Verweisen ausgestatten Wikipedia-Seite https://de.wikipedia.org/wiki/Liste_der_F %C3%BCrstenbahnh%C3%B6fe (18.10.2015).

[162] Anlagenbesichtigung bei und Interview mit Herrn R., durchgeführt von P. H. am 04.08.2003.

eigenen Umgebung verbunden sind, die einen gemeinsamen räumlich-dinglichen, aber auch sozialen und kulturellen Horizont geteilt haben. Und dies gilt auch für die Herren B., L. und T., die im Heimat-Bahnhof ›Kleinkummerfeld‹ sich selbst, ihre eigene Vita und die als die eigene Gegend imaginierte Region naiv-künstlerisch thematisieren und damit ihre Geschichte jenes Raumes erzählen, der eben kein per se existenter Raum ist, sondern ein Raum, der sich erst konstituiert, indem er – in diesem Fall gestalterisch – thematisiert, also erzählt wird, denn:

> »›Raum‹ und ›Natur‹ (kurz: die ›Physis‹) benennen [...] nicht die Materialität, die den Menschen in ihrer eigenen, physisch vorgegebenen Qualität und Struktur umgibt. Die Kategorien Raum und Natur verweisen jetzt auf dasjenige, zu dem sich der Mensch selbst in Beziehung setzt und das er in funktionaler oder symbolisierender Weise bearbeitet«.[163]

Indem aber Herr J. wie auch die Eisenbahnfreunde aus Kleinkummerfeld die Geschichte ihrer Räume erzählen, ziehen sie in mehrfacher Weise Grenzen, weil der Schlüssel zum Verständnis ihrer Anlagen und der hinter ihnen stehenden ›Szenarien‹ darin besteht, dass man über die eisenbahnhistorischen Kenntnisse verfügt um die naiv-künstlerische Landschaftsgestaltung zu dechiffrieren weiß, dass man alt genug ist, um bestimmte landschafts- oder stadtbildprägende architektonische Elemente kennt oder überhaupt den räumlich-dinglichen Horizont derer teilt, welche die jeweilige Anlage geschaffen haben. Insofern wird mit der Gestaltung der Anlagen eine Form der ›Heimatpflege‹ betrieben, die insofern mit Eduard Sprangers Vorstellungen von einem ›geistigen Wurzelgefühl‹[164] korrespondiert, als sie die eigene Herkunft derjenigen thematisiert, welche die jeweilige Anlage geschaffen haben. Gerade in ihrer Qualität als ein Produkt der Naiven Kunst, deren Merkmal, wie oben ausgeführt, unter anderem die Gestaltung ›heiler Welten‹ ist, ist die Anlage von Herrn J., sind die Anlagen in Kleinkummerfeld, Objektivationen jener idealisierten ›Heimat‹, in der die traditionellen politischen, sozialen, ökonomischen und eben auch verkehrlichen und technischen Strukturen noch als intakt empfunden werden. In ihrer mitunter als ›kitschig‹ apostrophierten, süßlich-rührseligen Gestaltung lassen sich die Anlagen zugleich als Ausdruck und Vehikel der Emotionalisierung von Heimat verstehen, »die in Bildern der Harmonie und der Innigkeit schwelgt und sich als Wertgefüge versteht«.[165]

Sehnsuchtsorte – ein Fazit

Ausgehend von der Annahme, dass sich die Gestaltung von Modelleisenbahnanlagen als eine mit Mitteln der Bricolage geschaffene Form der Naiven Kunst darstellt, haben wir den Versuch unternommen, die Gestaltprodukte und ihre Schöpfer mittels eines ethnografischen Zugangs zu begreifen. Im Zentrum unserer Auf-

---

[163] EGGMANN, Praxen der Verortung, 2012, S. 175.
[164] SPRANGER, Bildungswert der Heimatkunde, 1973, S. 298.
[165] SEIFERT, Projekt ›Heimat‹, 2010, S. 13.

merksamkeit standen dabei fünf Anlagen und ihre Schöpfer beziehungsweise Besitzer oder Mitbesitzer sowie die Produkte eines Modelleisenbahnfachgeschäfts und sein Inhaber, so dass unsere Ausführungen nicht als Aussagen über den Modelleisenbahner und bastelnden Gestalter schlechthin oder über die paradigmatische Modelleisenbahnlage missverstanden werden sollen. Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund, dass wir es in unserem Sample ausnahmslos mit Modelleisenbahnern zu tun haben, die ihrer Anlagengestaltung sehr ausgefeilte ›Szenarien‹ zugrunde legen und sich in ihrer gestalterischen Freiheit somit ein Stück weit selbst beschränken, dabei aber zugleich sehr konsistente, unter historischen und räumlich-dinglichen Gesichtspunkten in sich ›stimmige‹ und somit im Sinne des jeweiligen ›Szenarios‹ realitätsgerechte Gestaltprodukte erstellt haben.

Warum dies so ist und weshalb wir keine Modelleisenbahner gewinnen konnten, die sich mehr gestalterisch-spielerische Freiheit nehmen, vermögen wir nicht zu beurteilen. Möglicherweise liegt dies darin begründet, dass sich nur Modelleisenbahner eines bestimmten Typus, der sich etwa durch ein gewisses Selbstbewusstsein auszeichnet und sich seines eigenwilligen Hobbys nicht schämt, dazu bereit erklärt haben, ihre Anlagen zu präsentieren und über die Gestaltung derselben zu sprechen – dies dürfte insbesondere bei den die Öffentlichkeit durchaus suchenden ›Eisenbahnfreunden Mittelholstein‹ zutreffen. Dass wir außerdem vor allem solche Modelleisenbahner für eine Beteiligung an unserer Forschung gewinnen konnten, die selbst gerade nicht jene stereotypen Gebirgslandschaften gestalten, die in den Schaufenstern einschlägiger Fachgeschäfte und auf zahlreichen öffentlichen Ausstellungen präsentiert werden, und dass darüber hinaus sehr konkrete Ausschnitte räumlich-dinglicher Wirklichkeiten thematisiert werden, die im weitesten Sinne mit biografischen Erfahrungen und mit dem engeren räumlichen Umfeld der Akteure in Beziehung stehen, hat uns durchaus überrascht. Allerdings unterstellen wir, dass dies einem wie immer auch zu begründenden Zufall geschuldet ist, und dass es weniger darum geht, die eigene Heimat gegen die Heimaten anderer auszuspielen, sondern vielmehr darum, Abbilder von Sehnsuchtsorten zu schaffen, die mit eigenen auf die Eisenbahn bezogenen emotionalen Erfahrungen in Beziehung stehen. Solche primär auf die Eisenbahn bezogenen Sehnsuchtsorte – ein kleiner broschierter Eisenbahnbildband aus der Reihe »Bahn Klassik« stellt unter dem Titel »11 Sehnsuchtsorte«[166] eine Auswahl solcher historisch-räumlicher Topoi vor – lassen sich freilich von den auf andere Ebenen bezogenen Sehnsüchten nie lösen, weil die Eisenbahn stets untrennbar an ihren historisch-gesellschaft-

[166] Die vorgestellten Orte (Bahnhöfe und Streckenabschnitte) – etwa Weilburg an der Lahn, Horb am Neckar oder Altena in Westfalen – zeichnen sich fast ausnahmslos durch ein dörfliches bis kleinstädtisches Milieu aus. Die abgebildeten Fahrzeuge stammen aus der Vorkriegszeit oder aus den 1950er und 1960er Jahren. Werden Züge auf freier Strecke abgebildet, so ist eine ›harmonische‹ Einbindung in die umgebende Natur ersichtlich. Abbildungen von Zügen in Dörfern und Kleinstädten verweisen auf eine hohe Funktionsdichte im baulichen Gefüge. Charakteristisch bei diesem Druckwerk ist darüber hinaus eine Verbindung von Eisenbahngeschichte und Kulturgeschichte, dadurch, dass Informationen über die Gleichzeitigkeit von politischen oder kulturellen Ereignissen eingefügt werden. SEYFERTH, Sehnsuchtsorte, 2014.

lichen, ökonomischen und räumlich-dinglichen Kontext gebunden ist, so dass sie nie isoliert von diesem Kontext nachgebaut werden kann. Diese Sehnsuchtsorte müssen aber nicht notwendigerweise in einer Heimat im klassischen Sinne des Begriffs gesucht und gefunden werden, sondern können letztlich in jedem räumlich-dinglichen Umfeld (in seiner jeweiligen historischen Verfasstheit) liegen, mit dem das gestaltende Individuum ein behagliches Gefühl verbindet, das sich dann einstellt, wenn der Sehnsuchtsort als Gegenmodell zu aktuell erlebten ökonomischen, sozialen, kulturellen und räumlich-dinglichen Realitäten konstruiert wird.

Werden solche Sehnsuchtsorte auf der ›Platte‹ gestalterisch (nach)empfunden, geschieht dies mittels einer Formensprache, die eine Kitschkritik geradezu herausfordert. Wenn es aber das Merkmal des Sehnsuchtsortes ist, dass seine Imagination behagliche Gefühle auslöst, dann ist das Sentimentale und Rührselige, das Verlogene und Verführerische zwangsläufig Teil dieser Imagination. Und wenn es schließlich Merkmal des Sehnsuchtsortes ist, dass seine Imagination – im Sinne dessen, was Gyr zu Kitsch herausgearbeitet hat – Genuss ist, dann lässt sich die Modelleisenbahnanlage als ein Genuss-Mittel verstehen, das die Imagination des Sehnsuchtsortes zugleich beflügelt und objektviert. Sofern aber diese Objektivationen von Sehnsuchtsorten das ausdrücken, was ihre Gestalter (›eigentlich‹, ›wirklich‹ oder zumindest ›auch‹) wollen, dann lassen sich die Anlagen, wenn auch nicht als »Volksentscheide«, so doch als jene »Meinungskundgaben« und »Mißtrauensbeweise«, die Korff in den Inseln und Nischen ausmacht, die sich die Akteure des populären Gestaltens geschaffen haben.[167]

Literatur

APADURAI, Arjun, Theory in Anthropology: Center and Periphery. In: Comparative Studies in Society and History 28 (1986) 2, S. 356–361.

BAUSINGER, Hermann, Vorbemerkung. In: Gottfried Korff (Hg.), Volkskunst heute? Vogelscheuchen, Hobby-Künstler, Vorgarten-Kunst, Fronleichnamsteppiche, Krippen, Graffiti, Motorrad-Tanks, Autobemalungen, Tätowierungen, Punk-Ästhetik. Tübingen 1986, S. 5.

BOURDIEU, Pierre, Die feinen Unterschiede. Kritik der gesellschaftlichen Urteilskraft. Frankfurt/M. 1982.

BRINGÉUS, Nils Arvid, Volkstümliche Bilderkunde. München 1982.

BUND, Kerstin, Aus dem Gleis, Marode Brücken, kaputte Weichen: Die Deutsche Bahn und ihr Eigentümer haben das Schienennetz verwahrlosen lassen. In: Die Zeit, 30.04.2014.

[167] KORFF, Volkskunst heute? S. 15.

BÜSCHEMANN, Karl-Heinz, Deutsche Bahn, Lebenslüge der Politik. In: Süddeutsche Zeitung, 12.01.2014.

EGGMANN, Sabine, Praxen der Verortung, Das kulturwissenschaftliche Interesse am Raum als »moderne« Gesellschaftsdiagnose. In: Schweizerisches Archiv für Volkskunde 108 (2012) 2, S. 170–177.

ELIAS, Norbert, Kitschstil und Kitschzeitalter. In: Der Alltag 8 (1985) 1, S. 4–12.

FISCHER, Norbert, Landschaft als kulturwissenschaftliche Kategorie. In: Zeitschrift für Volkskunde 104 (2008), S. 19–39.

FISCHER, Norbert/Manfred SEIFERT, Zur Entwicklung des Landschaftsbegriffs. Stationen des gesellschaftlichen Wissensbestands und jüngerer fachwissenschaftlicher Diskurs. In: Stefanie Krebs/Manfred Seifert (Hg.), Landschaft quer Denken. Theorien-Bilder-Formationen. Leipzig 2012, S. 317–343.

FLETCHER, Alice, The Hako. A Pawnee Ceremony. Extract from the twenty-second annual report of the buereau of American Ethnology. Washington 1904.

GORSEN, Peter, Zur kunstwissenschaftlichen Verarbeitung alltagästhetischer Äußerungen. In: Hans Daucher/Karl-Peter Sprinkart (Hg.), Ästhetische Erziehung als Wissenschaft, Köln 1979, S. 79–97.

GOTTWALD, Alfred, Dorpmüllers Reichsbahn – Die Ära des Reichsverkehrsministers Julius Dorpmüller 1920–1945. Freiburg 2009.

GOTTWALD, Alfred, Julius Dorpmüller, die Reichsbahn und die Autobahn. Berlin 1995.

GREVERUS, Ina-Maria, Die Poesie und die Prosa der Räume. Gedanken zu einer Anthropologie des Raumes. Münster 2009.

GYR, Ueli, »Alles nur Touristenkitsch«. Tourismuslogik und Kitsch-Theorien. In: Voyage. Jahrbuch für Reise- & Tourismusforschung 2005, Bd. 7 (Sonderband), S. 92–102.

HAERENDEL, Ulrike, Kommunale Wohnungspolitik im Dritten Reich. Siedlungsideologie, Kleinhausbau und »Wohnraumarisierung« am Beispiel Münchens. München 1996.

HÖRZ, Peter F. N., Das verheißene Land. Modelleisenbahnen als Spiegel männlicher Sehnsüchte. Unveröffentlichter Bericht, Otto-Friedrich-Universität Bamberg. Bamberg 2003.

HÖRZ, Peter F. N., Männerträume vom besseren Leben. In: Psychologie heute. Das Magazin für Leib und Seele 6/1999, S. 58–63.

HUIZINGA, Johan, Homo ludens. Vom Ursprung der Kultur im Spiel. Hamburg 1956 (zuerst 1930).

KATSCHNIG-FASCH, Elisabeth (Hg.), Das ganz alltägliche Elend. Begegnungen im Schatten des Neoliberalismus. Wien 2003.

KÖRNER, Stefan, Das Heimische und das Fremde. Zur kulturellen Interpretation eines ökologischen Problems in der sich verändernden Landschaft. Vortragsmanuskript. 2002. Online verfügbar unter http://www.studgen.uni-mainz.de/manuskripte/koerner.pdf (18.10.2015)

KORFF, Gottfried, Volkskunst heute? In: ders. (Hg.), Volkskunst heute? Vogelscheuchen, Hobby-Künstler, Vorgarten-Kunst, Fronleichnamsteppiche, Krippen, Graffiti, Motorrad-Tanks, Autobemalungen, Tätowierungen, Punk-Ästhetik. Tübingen 1986, S. 7–26.

KUNZE, Rolf-Ulrich, Spurweiten. Technik, Geschichte, Identität u. a. in H0, Normalspur und 1000 mm. (Karlsruher Studien zur Technikgeschichte, Bd. 4) Karlsruhe 2011.

KUNZE, Ronald, Wohnen mit sozialer Bindung. Aufstieg und Niedergang des Reichsheimstättenrechtes. In: Wohnen in der Stadt 2 (1993), S. 24–29.

LAMMERS, Klaus, Verkörpern und Gestalten. Psychodrama und Kunsttherapie in der psychosozialen Arbeit. Göttingen 1998.

LEHMANN, Albrecht, Landschaftsbewußtsein. Zur gegenwärtigen Wahrnehmung natürlicher Ensembles. In: Rolf Wilhelm Brednich/Annette Schneider/Ute Werner (Hg.), Natur – Kultur. Volkskundliche Perspektiven auf Mensch und Umwelt. Münster 2001, S. 147–153.

LEHMANN, Albrecht, Aspekte populären Landschaftsbewußtseins. In: Wolfram Siemann (Hg.), Umweltgeschichte: Themen und Perspektiven. München 2003, S. 147–164.

LÉVI-STRAUSS, Claude, Das wilde Denken. Frankfurt/M. 1968.

RICHTER, Günther, »Dialog mit sich selbst«. Kinderkunst, Naïve Kunst, Außenseiter Kunst. In: Ina-Maria Greverus/Willi Stubenvoll/Otfried Schütz (Hg.), Naif? Alltagsästhetik oder ästhetisierter Alltag. Frankfurt/M. 1984, S. 33–46.

RICHTER, Marcus, Prekärer Konsum. Eine Ethnografie am Rande der Konsumgesellschaft. Magisterarbeit, Otto-Friedrich-Universität Bamberg. Bamberg 2011.

RIEHL, Wilhelm Heinrich, Das landschaftliche Auge. In: Ders., Culturstudien aus drei Jahrhunderten. Stuttgart 1859, 57–79.

RITTER, Joachim, Historisches Wörterbuch der Philosophie, Bd. 5, Darmstadt 1980.

RÜHMKORF, Peter, Über das Volksvermögen – Exkurse in den literarischen Untergrund. Reinbek bei Hamburg 1967.

SACHS-HOMBACH, Das Bild als kommunikatives Medium. Elemente einer allgemeinen Bildwissenschaft. Köln 2013.

SCHMIDT-LAUBER, Brigitta, Das qualitative Interview oder: Die Kunst des Reden-Lassens. In: Silke Göttsch/Albrecht Lehmann (Hg.), Methoden der Volkskunde. Positionen, Quellen, Arbeitsweisen der Europäischen Ethnologie. Berlin 2001, S. 165–186.

SCHNEIDER, Hannes, Die Bahnstation Zollern. Vor 120 Jahren wurde die Zollernbahn vollendet. In: Hohenzollerische Heimat 49 (1999) 2, S. 24–26.

SCHRAGE, Dieter, Eine Rehabilitation des Kitsches. In: Sterz. Zeitschrift für Kunst und Kulturpolitik 82 (1999), S. 9–10.

SCHULTHEIS, Franz/Kristina SCHULZ (Hg.), Gesellschaft mit begrenzter Haftung. Zumutungen und Leiden im deutschen Alltag. Konstanz 2005.

SEIFERT, Manfred, Ethnologisch-kulturwissenschaftliche Perspektiven auf Raum und Landschaft. In: Ders./Stefanie Krebs (Hg.), Landschaft quer Denken. Theorien-Bilder-Formationen. Leipzig 2012, S. 61–88.

SELZ, Peter, The Work of Jean Dubuffet. Garden City/N. Y. 1962.

SEYFERTH, Joachim (Hg.), 11 Sehnsuchtsorte. Zeitreisen 1951–1981. Fürstenfeldbruck 2014.

STUBENVOLL, Willi, Abgrenzung ohne Grenzen. In: Ina-Maria Greverus/Willi Stubenvoll/Otfried Schütz (Hg.), Naif? Alltagsästhetik oder ästhetisierter Alltag. Frankfurt/M. 1984, S. 19–32.

TIMM, Elisabeth, Eine mißachtete Bedeutung oder Das Skript im Kopf der Forscherin. In: Katharina Eisch/Marion Hamm (Hg.), Die Poesie des Feldes. Beiträge zur ethnographischen Kulturanalyse. Für Utz Jeggle zum 60. Geburtstag. Tübingen 2001, S. 112–123.

TREPEL, Ludwig, Idee der Landschaft. Eine Kulturgeschichte von der Aufklärung bis zur Ökologiebewegung. Bielefeld 2012.

Wenn die Modelleisenbahn zur Modell-Eisenbahn wird: Männliche Idyllvorstellungen im Maßstab 1:1

Margaux Jeanne Erdmann

»Nee, das war jetzt sinnfrei; das hatte nur Spielwert.«
(Olaf, Mitglied der Interessengemeinschaft Feldbahn)[1]

»Denn, um es endlich auf einmal heraus zu sagen, der Mensch spielt nur,
wo er in voller Bedeutung des Worts Mensch ist,
und er ist nur da ganz Mensch, wo er spielt.«
(Friedrich Schiller)[2]

Die Eichenberger Feldbahn – ein Diorama

Etwa 20 Kilometer von Göttingen entfernt, dort wo Hessen, Thüringen und Niedersachsen mitten im Grünen ein Dreiländereck bilden, erstreckt sich auf einem wie eine Lichtung aufbrechenden Gelände, umgeben von Birken, ein Stückchen ›heile Eisenbahnwelt‹ im Maßstab 1:1. Das Gelände der ›Interessengemeinschaft Feldbahn Eichenberg‹ (IGF), das weder bei *google maps* noch bei den gängigen Navigationssystemen verzeichnet ist, gleicht einem wahr gewordenen Eisenbahnertraum. Mit einem 1,2 Kilometer langen Streckennetz, einem kleinen Lokschuppen und einer von den Aktivisten eigenhändig errichteten Blockhütte wirkt das Areal

[1] Feldtagebuch, Notiz vom 09.03.2013.

[2] SCHILLER, Erziehung des Menschen, 1948, S. 212.

schon auf den ersten Blick wie die Vergrößerung einer Modelleisenbahnlandschaft. Vor allem unter der Woche, wenn die Feldbahner sich in anderen Sphären bewegen, hört man an diesem Ort nur Vogelstimmen, die allenfalls von den vorbeifahrenden Güterzügen der nahen Hauptbahn übertönt werden. Wenn aber die Eisenbahnliebhaber der Interessengemeinschaft ihre selbst restaurierten und in Schuss gehaltenen kleinen Loks zum Laufen bringen, wenn der nagelnde Taktschlag des Dieselmotors erklingt und sich die historische Feldbahn samt angekoppelten Loren in Bewegung setzt, wird die verschlafene Eisenbahnromantik-Kulisse zum Leben erweckt. Und dies geschieht mit sukzessiven Erweiterungen an Gleisnetz, Gebäuden und Fahrzeugbestand bereits seit mehr als einem Vierteljahrhundert mehrmals wöchentlich, denn die Geschichte der Interessengemeinschaft Feldbahn Eichenberg reicht bis in das Jahr 1986 zurück. Damals erwarben zehn eisenbahnbegeisterte Männer ausgedientes Feldbahnmaterial im Wert von 3.000 DM – darunter Lokomotiven, Loren und Weichen –, mit dem Ziel eine Feldbahn aufzubauen. Das in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof Eichenberg gelegene Stückchen Land, auf dem diese schließlich Idee realisiert werden sollte, kaufte die Interessengemeinschaft drei Jahre später von der damaligen Deutschen Bundesbahn. Heute verfügt die Interessengemeinschaft, die kein eingetragener Verein ist und auf formale Strukturen weitgehend verzichtet,[3] darüber hinaus über eine Werkstatt im benachbarten Reckershausen, in der Restaurierungs- und Wartungsarbeiten an Fahrzeugen durchgeführt werden.

Anlässlich einer im Rahmen des Lehrforschungsprojekts durchgeführten Exkursion besuchte unsere Seminargruppe im Spätherbst 2012 einen Nachmittag lang die Feldbahner auf ihrem Gelände. Nach einer Rundfahrt mit einem Feldbahnzug luden uns die drei anwesenden Freizeiteisenbahner in ihre selbst gebaute Blockhütte zu Kaffee, Tee und Kuchen ein und gestatteten uns erzählend einen Einblick in ihr Hobby. Angesichts der Architektur der Hütte, der in ihr erzeugten gemütlichen Stimmung, aber auch beim ›Erfahren‹ des Freigeländes kam mir schon bei diesem ersten Besuch in Eichenberg der Gedanke, dass es sich bei der Anlage der Feldbahner um die vergrößerte Version einer Modelleisenbahnanlage handelt. Verstärkt wurde diese erste Assoziation, als einer der Eisenbahner, Bernd,[4] auf die Frage, wie er zur Interessengemeinschaft gelangt sei, antwortete, er habe nicht mehr allein im »Kellerlein [an der Modellbahn] basteln«, sondern »von der Platte in die Welt«[5] wechseln wollen. Ausgehend von der im Laufe des Projektseminars viel diskutierten Annahme, dass die Gestaltung von Modelleisenbahnen eine Repräsentation vornehmlich männlicher Idyllvorstellung sei, drängte sich mir die Frage

[3] Nach Angaben der Akteure verzichten sie auf die Errichtung eines Vereins, da sie in der Vergangenheit als ehemalige Vereinsmitglieder mit den formalen und praktizierten Hierarchiestrukturen dieser Rechtsform unliebsame Erfahrungen gemacht hatten. In der IGF unternehmen sie den Versuch diese Hierarchisierungen sowohl formal als auch praktisch zu vermeiden.

[4] Die Namen aller Akteure, die hier zu Wort kommen, sind Pseudonyme.

[5] Mit der »Platte« ist die aus Sperrholz oder Pressspanmaterial gefertigte Unterlage, der Boden, der Modelleisenbahnanlage gemeint. Gespräch mit Bernd 12.11.2012.

auf, ob und inwiefern die Anlage der Interessengemeinschaft als ein Diorama im Maßstab 1:1 begriffen werden kann,[6] aus dem sich die Idyllvorstellungen derjenigen Männer herauslesen lassen, die das Diorama geschaffen haben.[7] Meine ersten in Eichenberg verbrachten Samstage bestärkten mein Interesse an dieser Fragestellung. Aussagen wie »Wir arbeiten hier, das ist nicht nur Show, wie vielleicht bei anderen [Eisenbahnvereinen]« oder »ja und dann spielen wir Eisenbahn« und ein verschmitztes »Hast du schon mein neustes Lieblingsspielzeug gesehen?« trugen dazu bei, dass ich erfahren wollte, in welchem Verhältnis hier historische Technik uns Spiel, zueinander stehen und zu einer insgesamt ›idyllischen‹ Performanz verbunden werden und welche Bedürfnisse sich hinter dieser Performanz verbergen. Außerdem begann ich mich für die distinktiven Praxen der Eichenberger in Relation zu anderen (Modell-)Eisenbahnern und dafür zu interessieren, was unter Eisenbahnfans als Merkmal für ›Authentizität‹ Gültigkeit haben kann. Die Vielschichtigkeit des betrachteten Phänomens wird dabei an einem Interviewausschnitt deutlich:

> »Wie du schon siehst, die Gebäude, die Gleisanlagen, dass Lokomotiven restauriert werden, und auch durchaus der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden. Das find' ich wichtig. Weil viele heute, auch die Kinder, die wissen ja gar nicht mehr, was das ist. Die werden im Auto geboren, sag ich ma', die wachsen im Auto auf, und kenn' nichts anderes. Also, dass die Kinder so 'was auch noch mal sehen, erleben dürfen. [Pause] Das ist ja auch Erhaltung von Kulturgut. So könnte man es nennen, ne. Hmm... [nachdenklich]. Hat vielleicht auch damit zu tun, dass ich nicht so'n moderner Mensch bin. Ich bin jetzt nicht mit dem Computer aufgewachsen. Hab mich immer gesträubt. Kann auch, was das Technische angeht, ich kann jetzt die Mechanik, die kann ich verfolgen, auch vom Beruf her. Aber ich sag' jetzt zum Beispiel mal Strom, den seh' ich nicht. Das ist nicht mein Ding. Lieber wo ich selber Hand anlegen kann, in Stand setzen kann [...]. Ich bin ja Baujahr '60 und hab' dadurch auch ältere Technik als Kind schon auch kennen gelernt. Das hat sich im Kopf eingebrannt. Also, das Moderne interessiert mich eigentlich gar nicht. Das Interesse in diesem Bereich endet eigentlich Ende [19]60er, Anfang [19]70er Jahre [...]. Ich bin auch gerne bereit mein Wissen an Jüngere weiterzugeben, weil irgendwann verschwindet das.«[8]

Dieses Zitat verdeutlicht als Einstieg in meine Analyse- und Interpretationsarbeit, anhand welcher Codes ich zentrale Denkansätze und Erkenntnisse meiner For-

---

[6] Der Begriff des Dioramas drängt sich hier aus zweierlei Gründen auf: Zum einen wird er im Kontext des Modellbaus für eine möglichst realitätsnah gestaltete Szenerie aus Krieg, Schifffahrt oder Eisenbahnbetrieb verwendet. Zum anderen verweist er auf jene Schaukästen, mit welchen im 18. Jahrhundert historische Szenen und soziale Milieus in Szene gesetzt wurden, auf die im 19. Jahrhundert von Louis Daguerre für das Theater entwickelte Bühnentechnik und auf mitunter aufwendig gestaltete Ausschnitte naturkundlicher oder technologischer Zusammenhänge in den entsprechenden Museen des 19. und 20. Jahrhunderts. Diesen Inszenierungen von Handlungen und räumlichen Strukturen ist die Eichenberger Feldbahn insofern wesensverwandt, als der Schienenparcours und das Stück Landschaft, in das er eingebettet ist, die Bühne für die Handlungen bildet, die Sinn ergeben und vermitteln sollen.

[7] Zu männlichen Idyllvorstellungen im Zusammenhang mit der Gestaltung von und dem Spiel mit Modelleisenbahnanlagen siehe HÖRZ, Männerträume vom besseren Leben, 1997.

[8] Interview mit Steffen vom 11.05.2013.

schung im Feld[9] entwickelte: Der Interviewpartner Steffen lässt uns ahnen, dass die historische Technik des vergangenen Jahrhunderts, die durch die Restaurierung der alten Loks und des dazugehörigen Materials in die Gegenwart transportiert wurde, das Kernstück der IGF darstellt und somit auch den Mittelpunkt dieser Forschung in Beziehung zu den Akteuren darstellen sollte. Die Aussage deutet an, dass die Feldbahner in ihrer Sehnsucht nach ungleichzeitiger, vergleichsweise kontrollierbarer Technik und deren Wiederbelebung in dem Wunsch vereint sind, Wissen über diese Technik zu sammeln und zu vermitteln. Es wird deutlich, dass diese Technik vergangener Tage als relevante Technik empfunden wird, über die als »die Jüngeren« bezeichnete Generationen nichts zu wissen scheinen. Die Wahrnehmung der historischen Technik als eine nachvollziehbare und kontrollierbare Technik deutet darauf hin, dass die Feldbahn als eine ›gute‹ Technik betrachtet wird, die sich von den bedrohlichen, (scheinbar) unkontrollierbaren Technologien der industriellen Spätmoderne abhebt. All diese Facetten des Hobbys ›historische Eisenbahn‹, anhand derer sich komplexe Formen der Weltwahrnehmung ablesen lassen, führten mich zu der Fragestellung, inwiefern sich die idyllische Eichenberger Feldbahnwelt als ›Gegenwelt‹ begreifen lässt und weshalb diese ›Gegenwelt‹ attraktiv ist.

Die Problematik, die sich hinter den Begrifflichkeiten ›Gegenwelt‹ und ›Kompensation‹ verbirgt, besteht allerdings darin, dass auch Freizeitwelten, wie die der IGF als »Ausdruck aktiver Realitätsaneignung anzusehen« sind.[10] Innerhalb seiner imaginierten Grenzen ist das Dargestellte demnach authentisch, und in ihrer Systemimmanenz wäre die Konstruktion einer Gegenwelt ohne die Rückbestätigung durch die vermeintliche Außenwelt nicht möglich. Daher möchte ich den Begriff ›Gegenwelt‹ als »Gegenwelt im Alltag« in Anlehnung an Konrad Köstlin verwenden: Köstlin begreift das als ›gegenweltlich‹ Verstandene als Teil des »Alltags«,[11] das aber nach populärer Lesart immer noch das ›Gegenweltliche‹ bleibt und demnach auch als solches beforscht werden kann. Diesem ›Anderen‹, das von den Eichenberger Akteuren als Alternative zu sonstigen Facetten der alltäglichen Lebensführung empfunden wird, möchte ich mich vor allem zuwenden.

[9] Meine Datenerhebungsphase betrug sechs Monate: Von Januar bis Juli 2013 hielt ich mich an 20 Samstagen im ›Feld‹ auf. In dieser Zeit führte ich teilnehmende Beobachtung (Mitwirkung an fast allen Aktivitäten), drei narrative Interviews sowie eine große Zahl informeller Gespräche durch.

[10] SCHERREIKS, Grüne Hölle, 2005, S. 149.



Abbildung 1: Pforte zum Idyll: Eingang zum IGF-Gelände in Eichenberg. Foto: Margaux Erdmann, 2013.

Eisenbahn Spielen

Begreift man das Gelände der Eichenberger Feldbahner als Diorama in Originalgröße, in dem gestaltete Natur, Gebäude, Gleise und Rollmaterial die Requisiten bilden und die Eisenbahnfreunde die Akteure sind, so ist klar, dass auf diesem Stück Land etwas zur Darstellung gebracht werden soll: Der Betrieb einer Feld- oder Industriebahn, wie sie in Deutschland (und den meisten seiner Nachbarstaaten) bereits seit Jahrzehnten nicht oder kaum mehr in ihren ursprünglich für sie vorgesehenen Zusammenhängen zum Einsatz gelangt. Wenn die Mitglieder der Interessengemeinschaft also die kleinen Züge be- oder entladen, wenn sie die kleinen Lokomotiven über die filigranen Gleise fahren, wenn sie rangieren und Weichen von Hand stellen, so tun sie dies unter verkehrlichen Gesichtspunkten sinnfrei. Sinn macht die Inszenierung gleichwohl, doch der Sinn ist nicht der, der dem Eisenbahnmaterial von jenen, die es entwickelt und produziert haben, beigemessen worden ist. Denn was in Eichenberg transportiert wird, wird in keinem Industriebetrieb erwartet und die beförderten Güter sind nirgendwo bestellt worden. Der Sinn allen Handelns auf dem Gelände der Eichenberger Feldbahner ist demnach das Spielen, das ›So-tun-als-ob‹, das freilich nicht weniger authentisch ist, als der Transport von Gütern von einer Produktionsstätte zu einer anderen oder von einer

Produktionsstätte zu einer Umladestelle, das aber doch immer Spiel bleibt, weil sich die Akteure wie auch allfällige Beobachter der Handlungen im Diorama des spielerischen Charakters dessen, was sie tun, bewusst sind. Und um ein Spiel handelt es sich auch dann, wenn die einzelne Handlung als ›Arbeit‹ erscheinen mag, weil es Arbeit am und im Diorama ist. Aufschlussreich ist in dieser Hinsicht eine Passage aus meinem Feldtagebuch:

> »Heute wurde alles miteinander verbunden. Ich glaub', dass war wie 'ne Collage von Eisenbahnhobbys. Zuerst kamen die Loks als Arbeitstiere zum Einsatz, dann als Spazierwagen und gleichzeitig als filmische Protagonisten. Zuerst haben wir einen Baum gefällt. Der Baum stand ca. 5 oder 6 Meter von den Schienen entfernt. Auf den Schienen waren zwei Loks im Einsatz. Die wurden dann so mit dem Baum verbunden, dass der angesägte Baum umfiel, als die beiden Loks in unterschiedliche Richtungen fuhren. Anschließend hat Andreas das ganze Ding [den Baum] mit der Motorsäge zersägt und wir haben das Gestrüpp und das Holz auf die Loren gehäuft. Da kam die Lok als ›Transportmittel für Rohstoffe‹ zum Einsatz. Als wir das ganze Zeug 500 Meter weiter abgeladen hatten (dort auf der anderen Seite ist ein Riesenhaufen Holz etc. Das soll Ostern alles niedergebrutzelt werden), sind wir aber noch 'ne ganze Weile durch den Schnee über das Gelände gegurkt. Einen Teil der Arbeiten und der Rundfahrt hat Manfred mit der Kamera gefilmt. Aber ich war mir nicht so ganz sicher, wieso wir diese Schleifen durch den Schnee fahren, also hab' ich 'mal vorsichtig nachgefragt (ich dachte, ich hab' den Streckenverlauf vielleicht immer noch nicht so richtig verstanden, mit diesen Weichen und dem Rangieren). [Olafs] Antwort: ›Nee, das jetzt war sinnfrei. Das hatte nur Spielwert.‹«[12]

Deutlich wird an dieser Passage aus meinen Aufzeichnungen zweierlei: Einerseits zeigt sich, dass mein Verhältnis zum Feld und vor allem zum Thema ›Eisenbahn und Technik‹ zunächst noch durch die Erfahrung von Fremdheit geprägt war. Aufgrund meines Umgangs mit Technik, der sich auf das Flicken von Fahrradschläuchen und die Computernutzung beschränkt, erforderte es eine gewisse Zeit der Eingewöhnung, bis ich mit der Feldbahntechnik so vertraut war, dass ich die einzelnen Arbeitsschritte in größere Zusammenhänge einzuordnen wusste. Andererseits wird deutlich, wie Spiel im Verständnis der Akteure begriffen wird: als ›sinnfreie‹ Aktivität, die – anders als die »Arbeitseinsätze« – ausschließlich zum Spaß durchgeführt wird.[13]

Ein anderes Mal erläuterte mir einer der Feldbahner den einmal im Jahr stattfindenden »Betriebstag«:[14] »Ja, das machen wir dann so 'n bisschen für uns. Dann spielen wir Eisenbahn. So für uns.«[15] Dabei blieb zunächst unklar, wie viel Ironie

---

[12] Feldtagebuch, Notiz vom 09.03.2013.

[13] Die ›sinnvollen‹ im Vergleich zu den hier als ›sinnfrei‹ bezeichneten Tätigkeiten stellen die so genannten »Arbeitseinsätze« dar. In Abgrenzung zum ›sinnfreien‹ Einsatz der Maschinen, werden die Loks beim Arbeitseinsatz als Transportmittel von Gütern wie Holz, Schienenteilen etc. eingesetzt.

[14] Der Betriebstag ist eine IGF-Veranstaltung, zu der alle Mitglieder eingeladen sind, um gemeinsam auf dem Gelände Zeit zu verbringen. An diesem Jour Fixe finden sich auch Mitglieder ein, die nicht in der unmittelbaren Umgebung leben. An diesem Tag werden alle einsatzfähigen Maschinen eingesetzt. Außerdem lässt sich sagen, dass dieser Tag auch eine Art Inventur und Schaulaufen darstellt, an welchem die Errungenschaften und Erfolge des vergangenen Jahres intern vorgestellt werden.

[15] Feldtagebuch, Notiz zu Aussage von Bernd am 16.03.2013.

der Formulierung »[d]ann spielen wir Eisenbahn« eigen ist. Für mich selbst nämlich unterschied sich das, was die Feldbahner als »Arbeitseinsätze« bezeichneten nur unwesentlich von jenen Handlungen, welche die Akteure als ›sinnfreies Spiel‹ begreifen. Nach einigen Wochen regelmäßiger Präsenz im Feld hätte ich dies gerne thematisiert und mich mit den Akteuren über ihre und meine Vorstellungen von ›Spiel‹ ausgetauscht. Weil ich aber befürchtete, mit meiner Einschätzung des Spiels dessen Spieler zu beleidigen (da sie die Ernsthaftigkeit ihrer als ›Arbeit‹ begriffenen Handlungen in Frage gestellt sehen könnten) und meine bislang guten Beziehungen ›ins Feld‹ durch allzu forsches Nachfragen meinerseits aufs Spiel zu setzen, schob ich diesen Gedanken aber immer weiter vor mir her, ohne in auszusprechen. Ich fürchtete damit das zu werden, was der niederländische Historiker und Spieltheoretiker Johann Huizinga als »Spielverderber« begreift, wenn ich die als ernsthafte Arbeit verstandenen Handlungen als Spiel bezeichnen würde:

> »Der Spielverderber ist ganz etwas anderes als ein Falschspieler. Dieser stellt sich so, als spielte er das Spiel und erkennt dem Scheine nach den Zauberkreis des Spiels immer noch an. Ihm vergibt die Spielgemeinschaft seine Sünde leichter als dem Spielverderber, denn dieser zertrümmert ihre Welt selbst.«[16]

Die Frage, ob die Feldforscherin möglicherweise zwangsläufig stets ein Stück weit zum Falschspielerin und Spielverderberin wird, möchte ich an dieser Stelle nicht diskutieren. Vielmehr möchte ich darauf hinweisen, dass ich selbst im Kontext der Feldsituation weder das eine noch das andere sein wollte. Und ich möchte zeigen, dass dem Spiel – ungeachtet der meist geringschätzig gemeinten Assoziation mit dem vorderhand sinnfreien und belanglosen Kinderspiel – sehr wohl ein Wert zugemessen werden kann, der die Tätigkeit der Eichenberger Feldbahner als eine ernsthafte und mit Bedeutung aufgeladene erscheinen lässt.

Folgt man dem Sprachwissenschaftler und Romancier Mario Wandruszka in seiner im Rahmen einer Abhandlung zur Etymologie des Begriffs ›Spiel‹ getroffenen Definition, so ist das Spiel etwas, das »der Lust an einem Tun an sich, der Freude am Erproben und Auskosten überschüssiger Kräfte, Möglichkeiten, Freiheiten, der leiblichen, geistigen, seelischen Bewegungslust, Funktionslust, dem Spieltrieb [entspringt]«.[17] Für mich selbst stehen damit Wert und Sinnhaftigkeit des Tuns der Eichenberger Feldbahner bereits außer Zweifel und gegen Abschluss meiner Feldforschung wurde deutlich, dass auch die Eichenberger Eisenbahnspieler eine positive Vorstellung des Begriffs ›Spiel‹ haben dürften: Als ich nämlich gegen Ende meines Feldaufenthalts davon sprach, dass das Abschlusssymposium unseres Lehrforschungsprojekts unter dem Motto »Eisenbahn Spielen!« stehen würde, lautete die Reaktion aus dem ›Feld‹: »Ja, Spielen is' doch auch was Schönes;

[16] HUIZINGA, Homo ludens, 1956, S. 20–21.
[17] WANDRUSZKA, Präludium, S. 14.

'mal was ganz anderes machen«,[18] und augenzwinkernd die Legitimation dafür liefernd: »In jedem Mann steckt ja noch ein Kind.«[19]

Diese für mich überraschenden Aussagen, die meine Befürchtungen retrospektiv als unbegründet erscheinen lassen, korrespondieren eng mit Huizingas Vorstellungen vom Spiel als »eine freie Handlung«, die »außerhalb des gewöhnlichen Lebens« stattfindet,[20] wobei die Spieler von ihrem Tun »völlig in Beschlag« genommen werden.[21] Und mehr noch: Geht man mit Huizinga davon aus, dass das Spiel innerhalb einer eigens bestimmten Zeit und eines eigens bestimmten Raumes[22] stattfindet, dass es nach bestimmten Regeln verläuft und Gemeinschaften konstituiert, die sich unter anderem durch eine (Ver-)Kleidung auszeichnet, die sich von der gewöhnlich getragenen Garderobe unterscheidet,[23] so trifft ›Spielen‹ auf das zu, was die Eichenberger Feldbahner tun. Denn das Spiel hat begrenzte Zeiten (Mittwoch und Samstag), hat einen Ort (das eingefriedete Diorama), hat durch Technik und betriebliche Anforderungen vorgegebene Regeln, konstituiert eine Gemeinschaft der Spieler, die eine Kluft tragen, die Öl und Schmutz gerecht wird und sich von der des (beruflichen) Alltags zumindest in den meisten Fällen deutlich unterscheidet.[24] Als eine Handlung »frei von äußeren Zwängen«, die geprägt ist von der »Offenheit des individuellen Handelns« schafft das Spiel auch in einem kreativ-produktiven Sinne »eine eigene Welt, die eine Gegenwelt zum Alltag werden kann.«[25]

Wie eine solche Gegenwelt ausgestaltet ist und ob es sich um eine Gegenwelt handelt, die von den Akteuren selbst oder von anderen Akteuren als Erlebnis- und Spielraum unter kommerziellen Gesichtspunkten geschaffen worden ist, ist im Einzelfall sehr unterschiedlich und steht in Abhängigkeit von den Bedürfnissen derer, die den jeweiligen Raum bespielen. Für viele Fälle darf zumindest unterstellt werden, dass es darum geht, im Spielerischen jene »Entfremdungen« zu kompensieren, die für spätmoderne Lebensrealitäten charakteristisch sind.[26]

Dies betrifft zuallererst die Frage nach der Unmittelbarkeit körperlicher Erfahrungen: Nach Gunther Runkel verliere die Arbeit in ihrem klassischen Sinne in-

---

[18] Bernd beim Decken des Kaffeetischs in der Blockhütte. Feldtagebuch, Notiz vom 12.05.2013.

[19] Jürgen, der während Bernd den Tisch deckt, auf der Eckbank sitzt und den Kuchen schneidet, ebd.

[20] HUIZINGA, Homo ludens, 1956, S. 18–19.

[21] Ebd., S. 18.

[22] Ebd.

[23] Vgl. BAATZ, Spiel ist Ernst, 1993, S. 8.

[24] Im nichtspielerischen Alltag ist beispielsweise Hugo als Lehrer beschäftigt und trägt im schulischen Umfeld keinen Blaumann.

[25] POSER, Maschinerie des Spiels, 2003, S. 21.

[26] »Entfremdung«, verstanden im Sinne von Ferdinand Tönnies als Auflösung unmittelbarer sozialer Beziehungen zugunsten rationalisierter Zweckbeziehungen und im Sinne von Max Horkheimer und Theodor W. Adorno als Erfahrung von Fremdbestimmtheit, Verlust von Unmittelbarkeit in der Wahrnehmung der Welt und der Erfahrung des Verlustes der inneren wie äußeren Natur. Siehe hierzu TÖNNIES, Gemeinschaft und Gesellschaft, 1979, S. 4–5; HORKHEIMER/ADORNO, Dialektik der Aufklärung, 2003.

folge der fortschreitenden Automatisierung ihre überragende Rolle im Leben der Menschen. Auch sei die Freizeit nicht mehr in erster Linie auf die Wiederherstellung der Arbeitskraft fokussiert, weil die Arbeit selbst physisch immer weniger belastend sei.[27] Eine Vielzahl von Berufen, so auch jene, die von einigen Feldbahnern ausgeübt werden, sind betroffen von dem mit dieser Entwicklung verbundenen »Prozess des Zurückdrängens des Körpers, in dem die Handlungen von der Nähe des Körpers gelöst werden.«[28] Diese Entwicklung könne – so Runkel – nur durch Sport kompensiert werden, da hierdurch ein Gefühl der Körperlichkeit bewahrt beziehungsweise wieder hergestellt werden könne.[29] Nun betreiben die Eichenberger Hobbybahner zwar keinen Sport in dem von Runkel gemeinten Sinne, von einer körperlichen Betätigung kann gleichwohl gesprochen werden, denn das Absägen von Bäumen oder das Verladen von Holz ist auch dann, wenn eine Motorsäge benutzt wird, eine Tätigkeit die den Körper herausfordert. Und schon das Stellen einer Weiche oder das Starten eines Dieselmotors mittels Kurbel ist etwas anderes als das Bedienen von Computermaus und -tastatur. Der Feldbahnaktivist Hugo sprach dementsprechend auch explizit davon, dass das Spiel mit der Eisenbahn auch als sportlich-körperlicher Ausgleich zu seiner Tätigkeit als Lehrer für naturwissenschaftliche Fächer an einem Gymnasium zu verstehen sei.[30]

Geht man nun davon aus, dass historisches Eisenbahnmaterial (in diesem Fall eine Feldbahn) für im Alltag nicht mehr präsente, als idyllisch begriffene Formen des Transports steht, dass eine kleine Eisenbahnanlage, die in einen Ausschnitt der teilweise selbst liebevoll gestalteten Landschaft eingepasst ist (Diorama), die Nähe zur Natur repräsentiert und dass eine hölzerne Hütte für eine nicht mehr alltägliche Be-Hausung steht, so lassen sich Überlegungen anstellen, was das durch die Akteure bespielte Diorama für dieselben leistet.

Selbstwirksamkeit und Technikkritik

Die Einsicht, dass die Attraktivität des Spiels mit der Feldbahn insbesondere in jener »Offenheit individuellen Handelns« besteht, von der Stefan Poser spricht,[31] verdanke ich der Freundin eines der Feldbahner, die am Rande des so genannten ›Fahrtages‹ mir gegenüber äußerte, dass sich in der durch und für die Spielpraxis geschaffenen Welt der Wunsch nach »Selbstwirksamkeit« widerspiegele.[32] Diese Sehnsucht nach Aktivitäten, die einen unmittelbaren Zusammenhang zwischen Handlung und Wirkung erkennen lassen, habe ich – einmal für die Thematik sensibilisiert – immer wieder in den Aussagen der Akteure erkannt. Es ist dies eine

---

[27] Vgl. RUNKEL, Soziologie des Spiels, 1986, S. 59–60.
[28] Vgl. ebd.
[29] Vgl. ebd., S. 64.
[30] Interview mit Hugo vom 11.05.2013.
[31] POSER, Maschinerie des Spiels, 2003, S. 21.
[32] Jule im Gespräch mit mir allein am Fahrtag.

Sehnsucht, die durch den Verlust der Unmittelbarkeit in einer zunehmend digitalisierten Welt von unsichtbarer und damit als unkontrollierbar erscheinender Technik ausgelöst wird.[33] Mit unverkennbar kulturkritischem Unterton erklärt mir Bernd sein Verhältnis zur Technik der Gegenwart:

> »Ich gehe auch nur mit, wo ich auch zu bereit bin. Oder wo ich sehe, das kann mir helfen, aber eben nicht bis zum Letzten... Alles was es heute gibt, trallala. Ich will mich nicht davon abhängig machen. Denn was passiert heute mit den Personen? Vor allen Dingen die Jugendlichen, die ja nichts anderes kennen. Lass doch einfach mal den Strom ausfallen! Die sterben doch. Es gibt kein Licht mehr. Die wissen noch nicht 'mal, wie sie 'ne Kerze anzumachen haben. Ich übertreib' das jetzt so 'mal...aber einfach mal in der Richtung weiterspinnen [...]. Gut, abhängig in einer Art und Weise biste immer wovon, aber du kannst auch noch eine gewisse Unabhängigkeit bewahren. Und stehst dann nicht auf'm Schlauch, wenn irgendwas nicht funktioniert, sondern du kannst dir noch irgendwo helfen.«[34]

Die hier angesprochene Unabhängigkeit fordern die Eisenbahner in ihrer Gegenwelt zurück: Sie nutzen historische Technik, die sie zumeist schon aus beruflichen Gründen beherrschen, da viele der Mitglieder (am Anfang ihres Karriereweges) technische oder handwerkliche Berufe erlernt haben. Sie errichten sich eine Welt, die ausschließlich mit dieser Technik zu bewältigen ist und erteilen der immer stärker digitalisierten Welt und ihren ›Errungenschaften‹ damit eine Abfuhr. Die in großen Teilen körperlich sehr anstrengende Arbeit ist sicherlich nicht nur ein sportlicher Ausgleich zu einem Bürojob, sondern auch eine auf der körperlich-sinnlichen Ebene erfahrene Bestätigung eines Bildes vom arbeitenden männlichen Menschen, das durch die eine oder andere Alltagserfahrung Risse bekommen hat.[35] Zugleich lässt sich die Idealisierung der historischen Technik, die sich auszeichnet durch nachvollziehbare Mechanismen, durch Pflege- und Reparaturanforderungen, die mittels beschränkter technischer Fähigkeiten zu bewältigenden sind, und durch Bedienungsmodalitäten, die mehr Muskel- als Geisteskraft beanspruchen, als eine Form der Kritik an den Technologien der industriellen Spätmoderne verstehen.

---

[33] Vgl. MÜLLER/NIEVERGELT, Technikkritik, 1996.

[34] Interview mit Bernd vom 27.05.2013.

[35] So arbeitet der gelernte Heizungsbauer Michael bei einer Wohnungsgenossenschaft und beklagte sich wiederholt über die Schreibtischarbeit, die ihm zu wenig Bewegung biete. Bei der IGF habe er die Möglichkeit auch körperlich beanspruchende und auslastende Arbeit zu verrichten.



Abbildung 2: Umgang mit nachvollziehbarer Mechanik: Eine auf provisorisch verlegten Schienen bereitstehende Lore wird mit Bauschutt beladen. Foto: Margaux Erdmann, 2013.

Während die Technik der Gegenwart als nicht mehr nachvollziehbar und deshalb als ›unkontrollierbar‹ erscheint, fasziniert die Technik vergangener Zeiten nicht zuletzt wegen ihrer »Fortschrittlichkeit« und Raffinesse: »Ja, die Jungs früher [...] das ist ja alles um 1900 gebaut. Das waren keine kleinen Dummen«, sagt Michael[36] und bringt damit zugleich seine Begeisterung für die Funktionsweise einer historischen Schienenbefestigung wie auch seine Bewunderung für frühere Technikergenerationen zum Ausdruck, während er mir eine Einführung zu den unterschiedlichen Schienentypen von Feldbahnen gibt. Indem Michael diese mehr als 100 Jahre alte Technologie glorifiziert und deutlich macht, dass die Techniker, die das Rad-Schiene-System um die vorvergangene Jahrhundertwende immer weiter entwickelten, kluge Menschen gewesen seien, übt er – ohne an dieser Stelle ein Wort über die Technik und Techniker der Gegenwart zu verlieren – eine Form der Technikkritik in der Moderne, weil er der fortschrittsoptimistischen Vorstellung, wonach Technik und Techniker heute besser seien als vor 100 Jahren, die Vorzüge der älteren Technik gegenüberstellt. Dabei stehen Einsichten und Ansichten über die zerstörerischen Folgen der wissenschaftlich-technischen Entwicklung unausgesprochen im Hintergrund. Denn die Begeisterung für eine über 100 Jahre alte Technik und das Lob für die Techniker, die sie hervorgebracht haben, erhält ihren eigentlichen Sinn erst dadurch, dass die heutige Technik als Kontrastmittel für die

[36] Interview mit Michael vom 11.05.2013

Höherbewertung der alten Technologie herangezogen wird. Atomkatastrophen, Klimawandel, Verkehrstote – all dies markiere die Technik der Gegenwart und habe dazu geführt, dass Forderungen nach einer »anderen Technik« und nach anderen zivilisatorischen Praxen aufgestellt worden seien.[37] Zugleich wurde die Verfügungsgewalt der Akteure in Frage gestellt, der technische Fortschritt in Bezug auf die Dimension der Kontrollierbarkeit technischer Systeme unterstrichen[38] und somit die Frage nach der gesellschaftlichen Kontrolle von Prozessen aufgeworfen, die nur noch von Experten in Gang gesetzt, in Gang gehalten und gedeutet werden.

Diese Fachleute seien es, die Ursachen, Wirkungsketten und Probleme definierten. Die Naturwissenschaft verfüge somit über ein Wahrnehmungs- und Interpretationsmonopol,[39] was zu einem Gefühl der Exklusion bei der Kontrolle der Gegenwartstechnologien und zu einer Erfahrung des Ausgeliefertseins führe. Die auf technische Dinge fokussierten Aktivitäten der Feldbahner lassen sich mit dieser verbreiteten Wahrnehmung in Verbindung bringen, geht es doch darum, in spielerischen Zusammenhängen, die Kontrolle über Technik wieder selbst in die Hand zu nehmen, selbst Fachmann einer Ursache-Wirkungskette zu sein und mit den eigenen Sinnen, anstatt vermittelt über orakelhaft formulierte Aussagen von Wissenschaftlern zu erfassen, ob und wie die Dinge funktionieren oder nicht. Indem der eigene Seh-, Hör- und Geruchsinn und – was besonders wichtig ist – der eigene Tastsinn zu Kontrollinstanzen der technischen Funktionen gemacht wird, indem überhaupt der ganze eigene Körper in die Mensch-Maschine-Interaktion eingebunden wird, wird ein Gefühl der Unmittelbarkeit von Kontrolle vermittelt und die Abhängigkeit von unterschiedlichsten menschlichen und nicht-menschlichen Kontrollinstanzen zumindest symbolisch aufgehoben. Auf ihrem Gelände in Eichenberg, in ihrer Werkstatt in Reckershausen und in der Gemeinschaft von Eisenbahnfreunden können sich die Feldbahner als Experten ihrer eigenen technischen Mittel erleben und somit ein Stück Selbstwirksamkeit zurück erhalten, die das Individuum durch die Beschaffenheit der zeitgenössischen Technik im Alltag nicht mehr erleben kann und die die Gesellschaft zumindest in Bezug auf die Risikotechnologien an Experten abgetreten hat. Eine zentrale Funktion des Spiels mit der Feldbahn liegt somit darin begründet, dass die Akteure durch eine ungleichzeitige Arbeitsweise mit einer ungleichzeitigen Technik wie sie vor der digitalen Revolution verbreitet war, sich selbst als Ursache von technischen Wirkungen (Fahren, Transportieren, Reparieren...) erleben können. Die Feldbahner greifen damit eine Technik und eine Arbeitsweise auf, die sich auf jene historische Epoche bezieht, in der der Mann »Kraft, Stärke, Pioniergeist« noch nicht »an immer effizientere Geräte und Instrumente delegiert hatte«.[40]

---

[37] MÜLLER/NIEVERGELT, Technikkritik, 1996, S. 40.
[38] Vgl. ebd.
[39] Vgl. ebd., S. 53.
[40] HOLLSTEIN, Zukunft der Männer, 1988, S. 25.



Abbildung 3: Rückgewinnung der Selbstwirksamkeit: Bauschutttransport per Feldbahn. Foto: Margaux Erdmann, 2013.

Nostalgisches Spiel als Kompensation

Im ausgehenden 20. Jahrhundert diskutierten Vertreter der Geisteswissenschaften wiederholt Bedeutung und Stellenwert der nicht-technischen und nicht-naturwissenschaftlichen Disziplinen und deren Verhältnis zur spätmodernen Gesellschaft. Im Zentrum der Diskussionen stand dabei die von Odo Marquard aufgestellte These, wonach die Aufgabe der Geisteswissenschaften darin bestünde, Folgeschäden der gesellschaftlichen Modernisierung zu kompensieren.[41] Damit griff Marquard einen Gedanken des Philosophen Joachim Ritter auf, der unter Kompensation den Ausgleich für die »Geschichtslosigkeit«[42] der modernen Gesellschaft versteht. Ihm zufolge hätten die Geisteswissenschaften folglich die Aufgabe, das zu erinnern und gegenwärtig zu halten, »was ohne sie notwendigerweise für die Gesellschaft bedeutungslos« würde und schließlich überhaupt aus dem Zusammen-

---

[41] Siehe MARQUARD, Geisteswissenschaften, 1986.
[42] RITTER, Aufgabe der Geisteswissenschaften, 1963, S. 27.

hang ihrer Welt verschwinden müsste.[43] Ritters Schüler Hermann Lübbe hat die kompensatorische Leistung der Geisteswissenschaften auf das sich beschleunigende Tempo des kulturellen Wandels bezogen. Je schneller immer mehr kulturell zu veralten drohe, umso mehr wachse der Bedarf an »konservativer Kompensation«.[44] Kompensation wird für Lübbe zum Leitbegriff einer Theorie der Bewahrung von Identität, die im Historischen verwurzelt ist.[45] Odo Marquard geht hier noch einen Schritt weiter, denn für ihn ist der Mensch ein kulturell, ethisch, ästhetisch sowie theologisch kompensierendes Wesen. Er spricht vom »homo compensator«.[46] Den Geisteswissenschaften kommt bei Marquardt folglich die Aufgabe zu, Modernisierungsschäden zu kompensieren.[47]

Ob diese Aufgabenstellung ausreicht, um die Existenzberechtigung der Geisteswissenschaften zu legitimieren, soll hier nicht erörtert werden. Der Gedanke der Kompensation indessen, der zu einem Leitmotiv geisteswissenschaftlicher Debatten im letzten Viertel des 20. Jahrhunderts geraten ist, erscheint für die Untersuchung dessen, was die Eichenberger Feldbahner tun, durchaus geeignet. Schon die oben behandelten Aspekte des Eisenbahnspiels als körperliche Arbeit, die einen Ausgleich zur Arbeit im Büro bietet, sowie als Handlung, die zu einer Wiedergewinnung von Einfluss auf technische Abläufe und von Handlungsautonomie führt, sind in ihrer Deutung der Idee der Kompensation geschuldet. Im Anschluss an Lübbes und Marquards Vorstellungen von Kompensation lässt sich darüber hinaus die Gestaltung und Bespielung des Dioramas insgesamt unter dem Gesichtspunkt des Kompensatorischen betrachten. Denn der Schauplatz des Spiels, die Feldbahn-Anlage in Eichenberg, die – wie oben ausgeführt – als eine Modelleisenbahn im Maßstab 1:1 begriffen werden kann, bildet einen Erlebnis- und Handlungsraum, der einem ungleichzeitigen Refugium gleicht, in welches sich die Akteure in ihrer selbst bestimmten Zeit begeben. Dieser Raum wird konstituiert durch die Bedeutungen dessen, was die Akteure in ihm geschaffen haben und was die Akteure in ihm an Handlungen vornehmen. Auf diesem Schauplatz, der geprägt ist von einer ungleichzeitigen Technik, die ein ungleichzeitiges handwerkliches Können und ungleichzeitige technische Fähigkeiten fordert, erfüllen die Akteure einen selbst erteilten Konservierungsauftrag für das, was sie als technische Relikte verstehen. Damit schaffen sie zugleich einen auf eine imaginierte Vergangenheit bezogenen Ort, der als alternativer Ort zu den gleichzeitigen Orten des Alltags begriffen werden kann. Diesen Ort zu erleben, ihn zu bespielen und ihn durch die eigenen Handlungen aktiv mitzugestalten, vermittelt den Feldbahnern ein – wie Hugo sagt – »sicherlich auch nostalgisches Gefühl«.[48]

---

[43] Vgl. ebd., S. 131.
[44] LÜBBE, Wissenschaften, 1987, S. 37–38.
[45] Vgl. ebd.
[46] MARQUARD, Homo compensator, 1983, S. 55–56.
[47] Vgl. MARQUARD, Geisteswissenschaften, 1986, S. 105–106.
[48] Interview mit Hugo vom 11.05.2013.

Dabei gibt es auf Seiten der Akteure durchaus unterschiedliche historische Perioden, die als die idealen Epochen der Technikgeschichte begriffen werden. Für Bernd beispielsweise sind dies die sechziger und siebziger Jahre des 20. Jahrhunderts. Verkehrsgeschichtlich betrachtet ist dies die Zeit des intensivierten Verkehrsträgerwechsels von der Schiene auf die Straße. Wer in dieser Zeit aufgewachsen ist, hat – so darf unterstellt werden – Dampflokomotiven, Schmalspurbahnen, Feld- und Industriebahnen noch ›in Aktion‹ erlebt und ist, sofern es sich um eine technisch interessierte Person handelt, mit diesen Transportmitteln einigermaßen vertraut. Insofern überrascht es nicht, dass Bernd die Feldbahntechnik mit Erfahrungen aus seiner Kindheit und Jugend in Zusammenhang bringt, also mit einer Zeit, an die er »mit die schönsten Erinnerungen hat«.[49] Der Gedanke an ›Nostalgie‹ wird damit unterstrichen, denn der aus den griechischen Begriffen *nostos* (Heimkehr) und *algos* (Schmerz) konstruierte Begriff stand – wie Volker Fischer ausführt – in der medizinischen und psychologischen Literatur des 17. Jahrhunderts für die Reaktion »auf die Loslösung des Menschen [...] aus seiner gewohnten Umwelt«, die nur durch »die Rückkehr in die altvertraute Umgebung« zu heilen sei.[50] Wie Fischer gezeigt hat, wandelte sich die Bedeutung des Begriffes ›Nostalgie‹ im Laufe der Geschichte dahingehend, dass er heute weniger die Sehnsucht nach einem geografischen Raum als vielmehr eine Sehnsucht, die sich auf Objekte und Handlungen aus historisch oder biografisch früheren Zeitabschnitten bezieht, transportiert.[51] Damit wird unter Nostalgie heute der bedrückende Wunsch nach etwas Entzogenem verstanden und nach etwas, das einem einstmals nahe stand.[52] Wenn also Bernd in Eichenberg aktiv ist, so kann dies als eine versuchte Wiederbelebung der noch selbst erlebten Vergangenheit[53] verstanden werden, denn die nostalgische Sehnsucht bezieht sich auf Dinge und Erfahrungen vergangener Epochen, die man selbst aus der Erinnerung noch kenne und zu denen man ein biografisches Verhältnis entwickelt habe.[54] Allerdings könne durch nostalgische Gefühle auch eine Objekt-Aura erzeugt werden, die sich deshalb als pseudo- oder kryptobiografisch verstehen lässt,[55] weil sie die Züge eines biografischen Verhältnisses habe, obwohl real keines vorhanden gewesen sei.[56] Dies ist bei der Betrachtung der Eichenberger Feldbahner insofern von Interesse, als durchaus nicht alle Mitglieder jene Zeit, in der Feld- und Industriebahnen in ihrem eigentlich gemeinten Sinne zum Einsatz kamen, miterlebt haben. Sich einem Objekt gegenüber nostalgisch zu verhalten, bedeute aber – so Fischer – eine biografisch-intime Gefühlswelt mit ihm zu ver-

[49] Interview mit Bernd vom 27.04.2013.
[50] FISCHER, Nostalgie, 1980, S. 10.
[51] Vgl. ebd., S. 13.
[52] Vgl. ebd.
[53] Vgl. ebd., S. 16.
[54] Vgl. ebd.
[55] Vgl. ebd.
[56] Vgl. ebd.

binden.[57] Stellt man jedoch in Rechnung, dass biografisch-intime Gefühlswelten dort, wo sie sich um Gegenstände oder Begebenheiten aufbauen, die im »kommunikativen Gedächtnis« einer Familie oder eines sozialen Zusammenhangs noch präsent sind,[58] auch über Alterskohorten hinweg weitergereicht werden können, so lässt sich auch das, was Fischer für pseudobiografisch hält, noch als ›Nostalgie‹ begreifen. Entscheidend aber ist, dass das, was in Eichenberg ›gespielt‹ wird, als eine temporäre »Rückwendung auf vergangene Zeiten« begriffen werden kann, die »aus dem Unvermögen [resultiert], das gegenwärtige Dasein zu bewältigen«.[59] Dabei mag der Begriff des ›Unvermögens‹ implizieren, dass die Akteure ihr gegenwärtiges Dasein nicht im Griff hätten; dies ist aber durchaus nicht so, denn bei den Feldbahnern handelt es sich keinesfalls um eine Vereinigung ›verkrachter Existenzen‹. Wohl aber lassen sich die temporären Aufenthalte der Akteure in ein nostalgisch ausgestaltetes Refugium als eine kompensatorische Strategie zur Bewältigung eines von immer neuen Erfahrungen der Entfremdung geprägten Alltags verstehen, wobei die »nostalgischen Gefühle« auf biografische Zeitabschnitte Bezug nehmen, in welchen die Welt noch ein Stück weit in Ordnung war. Die Akteure selbst sprechen in diesem Zusammenhang auch davon, dass sie auf dem Feldbahngelände der Modernisierung zu »entfliehen«, ihr »Heimweh« nach dem Früher (»Rückweh«) zu heilen versuchen und eine »altvertraute« Umgebung erschaffen und erhalten wollen. In dieser Umgebung hält man sich zwar nicht ständig auf und vielleicht möchte man sich auch nicht ständig in ihr aufhalten, doch immer wieder kehrt man gerne in sie zurück, weil sie – Hugos Worten zufolge – so etwas wie das »Paradies« ist.[60]

[57] Ebd.

[58] Jan und Aleida Assmann begreifen als das »kommunikative Gedächtnis« jenen Bestand an historisch-biografischen Erinnerungen, über die im Kontext einer aktuell lebenden Bevölkerung noch aus weitergereichten Erzählungen gesprochen wird. Zum Begriff des »kommunikativen Gedächtnisses« siehe ERLL, Kollektives Gedächtnis, 2005, S. 27–29.

[59] Siehe ebd. sowie FISCHER, Nostalgie, 1980, S. 16.

[60] Hugo, Interview vom 11.05.2013. Für Hugo ist die Anlage der IGF das »Paradies«. Dabei ist die Nähe zur Natur Nebensache, denn das charakteristisch Paradiesische scheint nach Aussagen der Akteure die oben diskutierte Selbstwirksamkeit zu sein. Wenn die Eichenberger Anlage als das Paradies wahrgenommen wird, erfüllt sie nicht nur die nostalgische Sehnsucht nach einer imaginierten, vermeintlich besseren Vergangenheit, sondern ebenso die antike und christliche Paradiessehnsucht von der Heinrich Krauss sagt, sie sei nach wie vor prägend für unsere Sehnsucht nach einer vergangenen und wie das göttliche Paradies verloren gegangenen Lebensweise: eine Lebensweise, die womöglich wie das Paradies mit der Verführung durch die Schlange »Modernisierung« und der Torheit Evas, der Schlange zu folgen, verloren ging. Wie Eva in der biblischen Erzählung eine Gefährdung für das göttliche Paradies darstellt, ist bei zumindest einigen Feldbahnern ein Unbehagen in Bezug auf die Präsenz von Frauen erkennbar. Siehe hierzu KRAUSS, Paradies, 2004, S. 9–10.

Literatur

BAATZ, Ursula, Das Spiel ist Ernst, der Ernst ist Spiel. In: Dies./Wolfgang Müller-Funk (Hg.), Vom Ernst des Spiels: Über Spiel und Spieltheorie. Berlin 1993, S. 5–20.

BAATZ, Ursula/Wolfgang MÜLLER-FUNK (Hg.), Vom Ernst des Spiels: Über Spiel und Spieltheorie. Berlin 1993.

BENDIX, Regina, Was über das Auge hinausgeht. Zur Rolle der Sinne in der ethnographischen Forschung. In: Schweizerisches Archiv für Volkskunde 102 (2006), S. 71–84.

BOURDIEU, Pierre, Die männliche Herrschaft. In: Irene Dolling/Beate Krais (Hg.), Ein alltägliches Spiel. Geschlechterkonstruktion in der sozialen Praxis. Frankfurt/M. 1997, S. 153–217.

ERLL, Astrid, Kollektives Gedächtnis und Erinnerungskulturen. Eine Einführung. Stuttgart 2005.

FISCHER, Volker, Nostalgie. Geschichte und Kultur als Trödelmarkt (Bucher-Report, Bd. 8). Luzern 1980.

HABERMAS, Tilmann, Geliebte Objekte. Symbole und Instrumente der Identitätsbildung. Frankfurt/M. 1999.

HOLLSTEIN, Walter, Nicht Herrscher, aber kräftig. Die Zukunft der Männer. Hamburg 1988.

HORKHEIMER, Max/Theodor W. ADORNO, Dialektik der Aufklärung. 14. Aufl.. Frankfurt/M. 2003.

HÖRZ, Peter F. N., Männerträume vom besseren Leben. In: Psychologie heute. Das Magazin für Leib und Seele 6/1999, S. 58–63.

HUIZINGA, Johan. Homo ludens. Vom Ursprung der Kultur im Spiel. Hamburg 1956 (zuerst 1930).

KÖSTLIN, Konrad, Wir sind alle Touristen – Gegenwelten als Alltag. In: Christine Cantauw (Hg.), Arbeit, Freizeit, Reisen. Die feinen Unterschiede im Alltag (Beiträge zur Volkskultur in Nordwestdeutschland, Bd. 88). Münster 1995, S. 1–12.

KRAUSS, Heinrich, Das Paradies. Eine kleine Kulturgeschichte. München 2004.

KUNZE, Rolf-Ulrich, Spurweiten. Technik, Geschichte, Identität u. a. in H0, Normalspur und 1000 mm. Karlsruhe 2011.

LÜBBE, Hermann, Die Wissenschaften und ihre kulturellen Folgen. Die Zukunft des common sense (Vorträge/Rheinisch-Westfälische Akademie der Wissenschaften: Geisteswissenschaften, Bd. 285). Opladen 1987.

MARQUARD, Odo, Über die Unvermeidlichkeit der Geisteswissenschaften. In: Ders., Apologien des Zufälligen. Philosophische Studien. Stuttgart 1986, S. 98–116.

MARQUARD, Odo, Homo compensator. Zur anthropologischen Karriere eines metaphysischen Begriffs. In: Gerhard Frey/Josef Zelger (Hg.), Der Mensch und die Wissenschaften vom Menschen. Innsbruck 1983, S. 55–66.

MÜLLER, Christoph/Bernhard NIEVERGELT, Technikkritik in der Moderne. Empirische Technikereignisse als Herausforderung an die Sozialwissenschaft. Opladen 1996.

NÜNNING, Ansgar/Vera NÜNNING (Hg.), Einführung in die Kulturwissenschaften. Stuttgart 2008.

POSER, Stefan, Homo faber ludens: Einführende Überlegungen zum Verhältnis von Technik und Spiel. In: Ders./Karin Zachmann (Hg.), Homo faber Ludens. Geschichten zu Wechselbeziehungen von Technik und Spiel (Technik interdisziplinär 4). Frankfurt/M. 2003, S. 7–16.

POSER, Stefan, Die Maschinerie des Spiels: Technik und Spiel als Thema der Technikgeschichte. In: Ders./Karin Zachmann (Hg.), Homo faber Ludens. Geschichten zu Wechselbeziehungen von Technik und Spiel (Technik interdisziplinär, Bd. 4). Frankfurt/M. 2003, S. 19–35.

RITTER, Joachim, Die Aufgabe der Geisteswissenschaften in der modernen Gesellschaft (Schriften der Gesellschaft zur Förderung der Westfälischen Wilhelms-Universität zu Münster/Gesellschaft zur Förderung der Westfälischen Wilhelms-Universität zu Münster, Bd. 51). Münster 1963.

RUNKEL, Gunther, Soziologie des Spiels. Frankfurt/M. 1986.

SCHERREIKS, Sandra, Grüne Hölle oder schillerndes Paradies? Zur Geschichte und kulturellen Bedeutung von Erlebnisparks in Deutschland. Münster 2005.

SCHILLER, Friedrich, Über die ästhetische Erziehung des Menschen, in einer Reihe von Briefen. In: Eugen Kühnemann, Schiller: Ueber die ästhetische Erziehung des Menschen. Sonderausgabe aus: Schiller's philosophische Schriften und Gedichte (Philosophische Schriften, Bd. 103). Leipzig 1948 (zuerst 1795), S. 159–271.

TÖNNIES, Ferdinand, Gemeinschaft und Gesellschaft. Grundbegriffe der reinen Soziologie. Darmstadt 1979 (Neudruck der 8. Auflage von 1935).

WANDRUSKA, Mario, Präludium: Was heißt »spielen«? In: Homo Ludens: Der spielende Mensch 1 (Internationale Beiträge des Institutes für Spielforschung und Spielpädagogik der Universität Mozarteum Salzburg). München/Salzburg 1991, S. 13–17.

Interkulturelle Inszenierungen auf der Pressspanplatte: Modelleisenbahnbastelei als Integrationsprojekt

Johanna Marie Elle

Theoretische Vorüberlegungen

Mein Teilprojekt untersucht die ›integrative Modelleisenbahnanlage‹ von Bergisch Gladbach, die von verschiedenen Menschen mit verschiedenen Absichten und unterschiedlichen Ansichten und Lebenswelten kreiert wurde. Bei dieser Modelleisenbahnanlage handelt es sich um eine Collage, die plastisch verschiedene Orte und Länder repräsentiert. Weil diese Anlage aber nicht von einer einzigen Person geplant und gebaut wurde, ist diese Modelleisenbahn zu einem Mosaik unterschiedlicher Sichtweisen, Intentionen und individueller Deutungs- und Inszenierungsweisen von Heimat, Kultur und Geschichte geworden. Mein Beitrag beschäftigt sich folglich mit individuellen Wirklichkeiten von Akteuren, die Ausschnitte ihrer Lebenswelten und biografischer Erfahrungen auf der Modellbahnanlage inszeniert haben. Dabei versuche ich, diese Wirklichkeiten mit Hilfe dreier, miteinander kombinierbarer theoretischer Ansätze, aus denen ich meine Kernfragen entwickelt habe, zu erschließen.

Den Ausgangspunkt meiner Überlegungen bildet hierbei die Einsicht, dass es die Subjektivität des Blickes, die individuelle Wahrnehmung der räumlichen und sozialen Umwelt, ist, die dazu führt, dass ein und dasselbe Objekt, ein- und dieselbe Handlung, sehr unterschiedlich wahrgenommen wird, denn – wie der Politikwissenschaftler Sandro Mezzadra sagt: »Es ist die Art und Weise, gesellschaftliche Phänomene zu betrachten, die einen Unterschied macht, denn dadurch er-

schließen sich vorher nicht gesehene Dimensionen und das gesamte Bild verändert sich.«[1] Im Folgenden werden deshalb nicht in erster Linie ein Integrationsprojekt und seine sozialen und politischen Implikationen zu betrachten sein, sondern auch und gerade die im Rahmen des Projektes entstandenen Abbilder subjektiver Wirklichkeiten. Folgt man Mezzadra, so ist die Richtung des Blicks, der auf bestimmte Dinge gerichtet wird, von größter Bedeutung, da durch die verschiedenen Blickrichtungen »vollkommen unterschiedliche Bilder desselben Phänomens« geliefert werden können.[2]

Gesellschaftliche Umstände sind flüchtig. Soziale Realitäten sind permanenten Konstruktions- und Rekonstruktionsprozessen unterworfen und somit von einer anhaltenden Veränderung bestimmt. Ständig werden neue Trennungs- und Verbindungslinien auf unseren persönlichen Landkarten gezogen; unser Blick auf geografische und soziale Räume verändert sich durch individuelle und kollektive Erfahrungen.[3] Dieser subjektive Blick auf fluide soziale Entitäten, der sich in der Gestaltung der verschiedenen Module einer Modelleisenbahn abbildet, hat sich im Laufe meiner Forschungstätigkeit in den Vordergrund gedrängt: Meine Forschung untersucht demnach die modellierten Konstruktionen sozialer Realitäten auf einer Modelleisenbahnanlage. Rekurrierend auf Mezzadra, möchte ich in meiner Analyse nachvollziehen, wie eigene Bilder von kollektiver Geschichte und individuellen Geschichten erschaffen werden.

Betrachtet man die einzelnen Module – im Kontext des Modellbaus spricht man von ›Dioramen‹[4] –, aus denen sich die interkulturelle Modelleisenbahnanlage zusammensetzt, jeweils als gegenständlichen Ausdruck der ›persönlichen Landkarten‹ ihrer Erbauerinnen und Erbauer, so kann die These aufgestellt werden, dass die Inszenierungen der Modellbauer auch als plastisches ›Mental Mapping‹ verstanden werden können. Das einzelne Diorama lässt sich somit als experimentelle Darstellungsform einer kognitiven Landkarte begreifen, welche subjektive Vorstellungen von bestimmten sozial, historisch und kulturell definierten Räume in dreidimensionalen Bildern sichtbar macht. Dies vorausgesetzt lassen sich aus den einzelnen Dioramen der Anlage Hoffnungen, Ängste, aktive und passive Beziehungen und Geschichten extrahieren, die – mit Ina Maria Greverus gesprochen – »Menschen einem sozial und kulturell erfahrenen Raum eingeschrieben haben«.[5] Versucht man diese Lesart anzuwenden und betrachtet darüber hinaus die miniatu-

[1] MEZZADRA, Blick der Autonomie, 2005, S. 794.

[2] Ebd, S. 794.

[3] Ebd.

[4] Im Falle von Modelleisenbahnen wird unter einem Diorama die möglichst detailgetreue Gestaltung eines meist eng umgrenzten Ausschnitts von räumlicher Wirklichkeit verstanden. Dabei handelt es sich etwa um einen Bahnhof, der mit seinen Gleisanlagen, Nebengebäuden und seinem räumlichen Umfeld sorgfältig gestaltet wird. Mitunter werden solche Dioramen so gestaltet, dass sie zu einer kompletten Anlage zusammengesetzt werden können, wobei dann für die Gestaltung der einzelnen Dioramen unterschiedliche Personen verantwortlich sein können. Diese Vorgehensweise wurde für die interkulturelle Modelleisenbahn gewählt.

[5] GREVERUS, Ästhetische Orte, 2005, S. 314.

risierten Eisenbahnstrecken, also die Abbilder einer aus Stein und Stahl geschaffenen netzhaften Verkehrsinfrastruktur, als die Verbindungslinien zwischen unterschiedlichen Geschichten und Gestaltungsideen, so eröffnet ein kleines Integrationsprojekt große Interpretationsräume.

Geht man in der Analyse noch einen Schritt weiter, und nimmt Bezug auf Doris Bachmann-Medick, die einen dynamischen Begriff von Kultur vorschlägt, der berücksichtigt, dass Kultur durch alltägliches Handeln ständig erschaffen, geformt und verändert wird, so lassen sich die Inszenierungen auf der Modelleisenbahnanlage noch weitergehend deuten: Wenn nämlich das, was inszeniert wird, die »praktische Dimension der Herstellung kultureller Bedeutung« ist,[6] so ist die Modellbahngestaltung nicht nur als Darstellung gesellschaftlicher Konstruktionen von Wirklichkeit, sondern selbst als Konstruktionsprozess sozialer und kultureller Realitäten und Bedeutungen zu verstehen – denn: »Die Verschiebung von der diskursiven Reflexion zur präsentativen Aktion ist radikal subjektiv, biographisch geprägt, denn Performance ist nie eine Repräsentation, außer von sich selbst.«[7]

Somit wird es bei einer Betrachtung der Dioramen einerseits um den Versuch gehen, soziale Realitäten und deren dynamisches und perspektivisches Wesen einzufangen. Andererseits gilt es, die Inszenierungen der einzelnen Akteure und Akteursgruppen und deren produktiven Schaffenscharakter zu extrahieren. Dies geschieht mit Hilfe von drei zentralen Fragestellungen: (1) Wie werden gesellschaftliche Phänomene betrachtet und wie werden aus diesen Betrachtungen eigene Bilder geschaffen? (2) Welche Geschichten haben die Gestalter und Gestalterinnen in den von ihnen zu gestaltenden Raum eingeschrieben? (3) Welche Bedeutungen werden durch die modellierten Dioramen nicht nur dargestellt, sondern durch Inszenierung und Performanz hergestellt?

Modellbahnbau als Integrationsprojekt

Diese drei Fragestellungen, die zugleich die Forschungsperspektive markieren, korrespondieren mit den oben skizzierten theoretischen Ansätzen, sind aber vor allem aus dem empirischen Material, also aus den Gesprächen rund um die interkulturelle Eisenbahn, erwachsen: Diese interkulturelle Modelleisenbahn geht zurück auf ein Integrationsprojekt aus dem Jahr 2011, in dessen Rahmen eine Modelleisenbahnlandschaft aus neun individuell gestalteten Modulen entstanden ist, die zusammengesetzt eine komplette Anlage ergeben, auf der Modelleisenbahnzüge fahren können.[8] Die einzelnen Dioramen wurden von verschiedenen Gruppen von Akteuren gestaltet und im Jahr 2011 auf einem Stadtfest in Bergisch-Gladbach miteinander zur interkulturellen Eisenbahn verbunden.

[6] BACHMANN-MEDICK, Cultural Turns, 2010, S. 104.
[7] SIEVERT, Performance, S. 100.
[8] Dies geschieht etwa aus Anlass des jährlich stattfindenden Stadtfestes von Bergisch Gladbach.

Das Projekt, das ich hier retrospektiv beleuchte, wurde von der Stadtverwaltung Bergisch Gladbach, dem Integrationsrat und dem örtlichen Eisenbahnverein initiiert, wobei die Aufgabenstellung für die beteiligten Akteure darin bestand, eine ›verbindende Modelleisenbahnanlage‹ zu bauen. Im Rahmen des Projekts sollten diverse, in Bergisch-Gladbach ansässige Vereine und Gruppierungen mit verschiedenen ›ethnischen Hintergründen‹ jeweils ein Diorama erstellen und die einzelnen Darstellungen verschiedener Orte und Landschaften am Ende zusammenführen, so dass eine ›interkulturelle Eisenbahn‹ entstand.

Die Verknüpfung der Themen ›Interkulturalität‹ und ›Eisenbahn‹ lässt sich auf verschiedenen Ebenen fassen. Denn die Bahn im Maßstab 1:1 ist nicht nur Transportmittel für Personen und Güter, sondern auch für kollektive historische Erlebnisse, unterschiedliche Biografien, individuelle Geschichten. Zugleich ist die Eisenbahn Symbol der Mobilität[9] und der Verbindung zwischen Ländern, Menschen und Kulturen. Gerade deshalb erscheint die Modelleisenbahn, als mehr oder minder originalgetreues Abbild der großen Eisenbahnwelt, dazu geeignet, die Verbindung zwischen Menschen mit unterschiedlichen ›Hintergründen‹ und aus unterschiedlichen Kulturen zu illustrieren. Die verschieden gestalteten Landschaften und Bauwerke der einzelnen Module, die – jeweils für sich betrachtet – die Merkmale der einzelnen für ihre Gestaltung verantwortlichen Akteursgruppen herausstellen, werden durch die miniaturisierten Schienenstränge wie auch durch die auf ihnen fahrenden Züge verbunden. Dass die Züge, die auf dem Schienennetz der Anlage unterwegs sind, auf ihrem Weg stets auch eine Nachbildung des Bahnhofs von Bergisch Gladbach erreichen, unterstreicht den Gedanken der Integration, der mit dem Projekt verfolgt wurde.

Wie bereits anfangs angedeutet, werde ich mehrere der im Maßstab 1:87 (Nenngröße ›H0‹) modellierten Dioramen mit Hilfe der oben genannten Fragestellungen im Hinblick auf die Gestaltung der eingeschriebenen Geschichten analysieren. Aus diesem Grund werde ich im Anschluss an die Ausführungen zu meiner methodischen Herangehensweise zunächst auf drei der Dioramen eingehen, um die Diversität der Illustrationen exemplarisch aufzuzeigen. Anschließend werde ich mich besonders dem Diorama ›Katharinenstadt‹ zuwenden und dieses vertiefend analysieren.

Ich habe mich für dieses Thema entschieden, weil ich die Verbindung von individuell-lebensweltlichen Perspektiven und der Gestaltung einer Modelleisenbahnlandschaft als symbolbehaftetes und gleichzeitig formbares Produkt als faszinierend empfunden habe. Auch die Akteure des Integrationsprojekts, die Modellbauer und Modellbauerinnen, haben die Modelleisenbahn als Symbol der Verbindung erkannt und mit Hilfe dieser ›Repräsentationsplattform‹ ihre Geschichten und Ideen in räumliche Bilder gefasst und diese miteinander zu einem gemeinsamen Mosaik verbunden. Damit werden also Lebenswelten, individuelle Biografien

[9] Siehe LÖFGREN, Nationale Identitäten, 2001, S. 66.

und überindividuelle historische Narrative in Form ihrer jeweiligen »Manifestation in dreidimensionaler Kultur«[10] zusammengeführt.

Herangehensweise

Meine Forschung begann mit der Suche nach einer für mich interessanten Themenstellung im Zusammenhang mit der (Modell-)Eisenbahn. Fündig wurde ich dabei in der ›ZDF-Mediathek‹: Dort ist ein kurzes Video mit dem Titel »Völkerverständigung auf H0« eingestellt, welches auf eine wenig kultursensible Art und Weise das Projekt aus Bergisch Gladbach vorstellt.[11] Dieses Video weckte mein Interesse und ich begann zu recherchieren und Kontakt mit mehreren der beteiligt gewesenen Akteure aufzunehmen; sieben von ihnen konnte ich schließlich dazu motivieren, mit mir über die von ihnen hergestellten Dioramen zu sprechen. Aufgrund der vorab gesammelten Informationen entschied ich mich dazu, ethnografische Interviews zu führen, um, wie Judith Schlehe schreibt, »den Zugang zur emischen Perspektive zu eröffnen, zur Konstruktion von Realität aus der Sicht der Akteure, und zu subjektivierter Sinngebung«.[12] Diese Vorgehensweise wurde gewählt, um ein themenfokussiertes Erzählen anzuregen und »den Interviewten besonders viel Raum [zu geben], um ihre eigene Erzählweise entfalten zu können«.[13] Der thematische Fokus lag auf dem vom jeweiligen Gesprächspartner gestalteten Diorama, in welches der Verein oder der einzelne Modelbauer seine Geschichte(n) eingeschrieben hatte. In einigen Interviews habe ich einen besonderen Fokus auf die Biographie der Gesprächspartner gelegt, um mehr über die »Ereignisse, Erfahrungen und Deutungsmuster lebensgeschichtlicher Prozesse« zu hören.[14] Verbunden waren die Interviews zum Teil auch mit einer Vorführung und Erläuterung der einzelnen Dioramen durch die Modellbauer und Modellbauerinnen oder mit der Betrachtung von Fotos des jeweiligen Dioramas.

In ihrem Text über ethnografische Interviews schreibt Judith Schlehe über den Vorzug einer gewissen ›Offenheit‹ in den Gesprächen: »Ein offenes Interview bietet die Chance, Dinge zu erfahren, nach denen man nicht gefragt hätte, weil sie jenseits des eigenen Horizonts liegen.«[15] Diese von Schlehe also durchaus intendierte offene Herangehensweise an die jeweilige Themenstellung führte zu einer grundlegenden Veränderung meiner Ausgangshypothese: Im Verlauf der Interviews zeichnete sich nämlich ab, dass es den Mitgliedern der einzelnen Vereine,

---

[10] HENNING, Lebensgeschichte in Objekten. Biografien als museales Sammelkonzept. 2004, S. 9.

[11] Völkerverständigung auf Spurbreite H0, TV-Beitrag, 2010. Online verfügbar auf der Internetpräsenz des ZDF unter http://www.zdf.de/ZDFmediathek/beitrag/video/1189456/Voelkerverstaendigung-auf-Spurbreite-H0#/beitrag/video/1189456/Voelkerverstaendigung-auf-Spurbreite-H-0 (30.12.2014).

[12] SCHLEHE, Formen qualitativer ethnografischer Interviews, 2003, S. 73.

[13] Ebd. S. 77.

[14] Ebd.

[15] Ebd. S. 73.

also den Modellbastlern, nicht um die Darstellung und Inszenierung ›ihrer Ethnie‹ oder ›ihres Herkunftslandes‹ ging, wie ich es vorerst auf Grundlage der Minidokumentation des ZDF erwartet hatte, sondern primär um konkrete Geschichten und Ideen, die dargestellt und vermittelt werden sollten. Die Dioramen wurden somit vielmehr benutzt um politische, historische oder biografische Bilder zu schaffen oder aber auch, um unter einem vorrangig technischen Aspekt eine spezifische für den Erbauer des Moduls biografisch wichtige Szene aus der Welt der Eisenbahn möglichst maßstabsgetreu zu gestalten. Folglich waren auch die Intentionen sehr unterschiedlich: Es ging darum, auf etwas aufmerksam zu machen, an Vergessenes zu erinnern oder den Tätigkeitsbereich des Vereins oder des Individuums plastisch darzustellen. Der Fokus meiner Forschung hat sich somit im Laufe des Forschungsprozesses deutlich verändert. Statt nach der Inszenierung von Ethnizität und nach nationaler Repräsentation zu fragen und stereotypisierte Bilder von ethnisch-national definierter Kultur kritisch zu hinterfragen, galt es, die einzelnen Dioramen und ihre Erbauer und Erbauerinnen danach zu befragen, welche lebensweltlichen und biografischen Aspekte in die Gestaltung eingeflossen und welche Absichten damit gegebenenfalls verfolgt worden waren.

Geschichte und Geschichten auf der Pressspanplatte

Ein Diorama, mit welchem ich mich intensiver auseinandersetzen konnte, ist jenes der evangelischen Jugendgruppe des Bergisch Gladbacher Stadtteils Schildgen. Ich habe mich mit zwei beteiligten Modellbastlern getroffen und mir, anhand des mitgebrachten Moduls, ihre Herangehensweise und Intentionen hinsichtlich der Gestaltung desselben erklären lassen. Das Modul enthält eine Nachbildung der Kirche von Schildgen und die räumlichen Elemente ihrer näheren Umgebung. Auch verschiedene Aspekte der Kirchen- und Jugendarbeit werden dargestellt: eine Hochzeit, spielende Kinder, der jährlich stattfindende Himmelfahrtslauf und andere Aktivitäten der Kirchengemeinde. Darüber hinaus ist auf dem Diorama eine massiv wirkende Brücke errichtet worden, die es aber, wie im Interview mehrmals betont wurde, in der ›großen‹ Wirklichkeit nicht gibt. Diese Abweichung vom Konzept der miniaturisierten Nachbildung war durchaus gewollt. Denn mittels des Dioramas wird von der evangelischen Jugendgruppe und ihrem Leiter – einem ›waschechten Modelleisenbahner‹ – nicht nur die alltägliche Kirchenarbeit repräsentiert, sondern auch der Versuch unternommen, das Thema ›Integration‹ durch das Stilmittel ›Brücke‹ zu thematisieren. Dieser symbolische ›Brückenschlag‹ ist der Ausrichtung des Projektes geschuldet, kann also als die Erfüllung einer durch die Themenstellung des Projektes als solche empfundene ›Pflicht‹ verstanden werden.

Die an der Entstehung des Dioramas beteiligten Modelbauer selbst haben ihr Augenmerk indessen eher auf modellbautechnische Aspekte gerichtet: Im Gespräch mit den beiden Repräsentanten der Modellbaugruppe ging es vor allem um die technischen Möglichkeiten der Repräsentation entlang der Fragestellung: ›Wie

lassen sich Gebäude und Umgebung möglichst maßstabgetreu darstellen, und wie lässt sich die Wiese vor der Kirche realistisch modellieren?‹ Vor diesem Hintergrund wurden Vorschläge zur Illustration der Themenstellung ›Integration‹ durch die Fahnen verschiedener Länder oder durch die Abbildung von Menschen mit Behinderungen auf der Brücke zu illustrieren, von den Modellbauern zurückgewiesen. Hierzu führt Herr B., stimuliert durch die Frage, ob die abgebildete Brücke in Schildgen ein Vorbild habe, aus:

> »Nee überhaupt nicht! Das sollte halt *die* Brücke sein, die Brücke der Freundschaft. Nach dem Motto. Wie gesagt, da sollten dann oben noch verschiedene Länderfähnchen 'rauf, ursprünglich. Und dann noch, wie gesagt, so Leute im Rollstuhl, die sich begegnen. Die Idee war ja nicht schlecht, aber die Umsetzung war eigentlich... Ich hab' das irgendwann einfach abgeblockt. Ich hab' dann gesagt, die Zeit reicht nicht mehr. Darum haben wir auch die Fähnchen weggelassen und eh, die Leute, weil mit Rollstuhl gibt es da groß nix, da gibt es so'n paar Figurenpäckchen, eh, so mit persönlicher Krankenschwester dabei. Die hätten nicht gepasst.«[16]

Hatte also die evangelische Jugendgruppe die Themen ›Integration‹ und ›interkulturelle Begegnung‹ gegenüber einer möglichst realitätsnahen Abbildung ihrer alltäglichen Umwelt hintan gestellt, was vermutlich der Modellbaubegeisterung des Gruppenleiters und seinen Interessen geschuldet war, so lag der Schwerpunkt auf dem Modul des Vereins ›Städtepartnerschaft Bergisch Gladbach-Beit Jala e. V.‹ auf anderen Aspekten: Auf dem Diorama des Vereins wird die palästinensische Kleinstadt Beit Jala durch eine Kirche und eine Ruine repräsentiert. Die Stadt wird durch eine acht Meter hohe Mauer von ihrer Umgebung und der israelischen Siedlungsstraße isoliert – einer Straße, die von Nicht-Israelis nicht benutzt werden darf.[17] Diese Mauer und die Straße durchschneidet das landwirtschaftliche Gebiet der Stadt, wobei der Verlauf der Straße im Modell durch die Bahngleise markiert wird.

Insgesamt soll mit diesem Diorama an die prekäre Lage der Palästinenser erinnert und verdeutlicht werden, welche Auswirkungen die israelische Siedlungspolitik auf das Stadtbild und die Landschaft der Region, aber auch auf das Leben der Bewohner von Beit Jala hat. Der Verein benutzt sein Modul, das palästinensische Künstler gemeinsam mit einem Bildhauer aus Bergisch Gladbach unter Verwendung des für den Modellbau eher untypischen Materials, Ton, gestaltet haben, auch heute noch anlässlich von Informationsveranstaltungen zur Illustration der Situation der Stadt. Im Flyer des Vereins ist über die Modellanlage zu lesen:

> »Sie zeugt von den Sehnsüchten und Hoffnungen der Bewohner in unserer Partnerstadt: Ein Ende von Mauern und Besatzung, friedliches und gleichberechtigtes Zusammenleben mit den israelischen Nachbarn, wirtschaftliche und städtebauliche Entfaltung [...].«[18]

---

[16] Interview mit Herrn B. vom 20.02.2013.

[17] Siehe hierzu die Internetpräsenz des Vereins unter http://www.gl-beitjala.net/index.php?id=27 (30.12.2014).

[18] Städtepartnerschaft Bergisch Gladbach – Beit Jala e. V., Informationsblatt, o.J.

Deutlich wird anhand dieses Moduls vor allem die politische Betrachtungsweise des im Modell nachgebildeten Raumes und die politische Absicht der beteiligten Modellbauer, denn es geht vor allem darum, die Betrachter für die sonst vor allem in der Presse oder über elektronische Medien vermittelten Lebensverhältnisse in Palästina zu sensibilisieren. Deutlich wird aber auch, dass die Gestaltung von Modelleisenbahnanlagen durchaus als didaktisches Mittel eingesetzt werden kann: Vor allem die acht Meter hohe Mauer mit ihren Wachtürmen, welche die Bewohner von Beit Jala von der israelischen Siedlungsstraße – im Modell durch die Bahngleise ersetzt – abtrennen, wird durch die plastische Darstellung eindrucksvoll illustriert. Vermittelt wird hierbei nicht zuletzt, dass der palästinensischen Bevölkerung der Zugang zu der für handfeste wirtschaftliche Zwecke bedeutsamen wie auch symbolisch aufgeladenen Verkehrsinfrastruktur verwehrt bleibt.

Einen anderen Schwerpunkt setzt das Diorama, das von Herrn A. modelliert worden ist: Herr A. ist ein weit gereister Eisenbahnenthusiast und als solcher Mitglied des Eisenbahnvereins Bergisch Gladbach. Vor einigen Jahren hat Herr A. einen ›Eisenbahnurlaub‹ in der autonomen Region Innere Mongolei (Volksrepublik China) verbracht und von dort eine umfangreiche Fotosammlung mitgebracht.[19] Besonders beeindruckt hat ihn offenbar der Bahnhof von Jing Peng: Eines der Fotos von Herrn A. zeigt den Bahnhof, der in der Weite der Landschaft winzig und verloren wirkt. Nach diesem Foto hat Herr A. den Bahnhof detailgetreu nachgebildet. Der von A. gewählte Fokus in der Modulgestaltung liegt demnach auf einer in eisenbahntechnischer und landschaftsgestalterischer Hinsicht optimalen Umsetzung des als Vorbild gewählten Ortes. Betrachtet man das Modul aufmerksam, so erkennt man unter den menschlichen Figuren, die den Bahnhof ›bevölkern‹, auch einige Eisenbahnenthusiasten, die begeistert auf den nahenden Zug schauen. Unter diesen Figuren wiederum fällt eine dadurch auf, dass sie – die Kamera im Anschlag – ganz dicht am Gleis steht, um den in den Bahnhof einfahrenden Zug abzulichten. Hierbei handelt es sich um Herrn A. selbst, der sich und sein Hobby auf diese Weise gestalterisch repräsentiert.

Deutlich wird anhand dieser drei vorgestellten Dioramen einerseits, dass die Gestaltung von Modelleisenbahnen unterschiedliche Möglichkeiten bietet, Geschichte und Geschichten in dreidimensionale Bilder umzusetzen. Deutlich wird zugleich, dass überindividuell geschriebene Geschichte mit individuell erlebten Geschichten verbunden und in die Gestaltung solcher Bilder integriert wird. Deutlich wird aber auch, mit welchen individuellen Assoziationen das Generalthema des Projektes ›interkulturelle Modelleisenbahn‹ verbunden wird. Nicht zuletzt vermitteln diese drei Beispiele für individuell oder kollektiv gestaltete Dioramen das Prinzip, nach dem dieses Projekt aufgebaut worden ist.

[19] Die erst 1995 eröffnete, über 900 km lange Jitong-Eisenbahn von Jining nach Tongliao war bis zum Endes des regelmäßigen Einsatzes von Dampflokomotiven im Jahr 2005 ein populäres Reiseziel von Eisenbahnenthusiasten aus aller Welt.

»Die Deportation verbunden mit dem Zug«

Das Diorama, auf dem mein analytischer Fokus liegt, ist von Mitgliedern des ›Sport- und Kulturvereins Adler e.V.‹ modelliert worden. Dieser Verein widmet sich der Förderung der Integration von aus Russland und anderen osteuropäischen Staaten nach Deutschland zugewanderten Menschen.[20] Das dem Verein zugeordnete Diorama soll Geschichte und Geschichten von Russlanddeutschen vermitteln, wobei vor allem Vertreibung und Deportation und die ›Aufgabe der Heimat‹ thematisiert werden. Entlang meiner eingangs aufgestellten drei zentralen Fragestellungen werde ich dieses Diorama und die unterschiedenen Ebenen und Aspekte, die sich in der Gestaltung des Modells materialisieren, herausstellen.

Mein Interviewpartner,[21] Herr F., ist – so seine Selbstsicht – ein ›Russlanddeutscher‹, dessen Mutter im Jahre 1941 aus dem Gebiet der Wolga nach Kasachstan ausgesiedelt worden ist und der sich auch beruflich mit »Geschichte und Gegenwart der Deutschen aus Russland« beschäftigt.[22] Herr F. erzählt, dass der Verein die russische Stadt Katharinenstadt (Jekatarinenstadt, Jekaterinograd, Baronsk, Marx [seit 1920],[23] Bezirk Saratow), welche bis zum Zweiten Weltkrieg von deutschsprachigen Menschen besiedelt war, als Vorbild für sein Diorama ausgewählt hat, um die Geschichte der Russlanddeutschen zu illustrieren. Die Kleinstadt an der Wolga wurde gewählt, um aus Sicht der Betroffenen, beziehungsweise aus der Sichtweise der Nachfahren der ausgesiedelten Russlanddeutschen, den durch Deportation und Verlust der Heimat bedingten Leidensweg dieser Bevölkerungsgruppe darzustellen. Durch das Aufgreifen von Erzählungen und die Bezugnahme auf Recherchematerial konstituieren sich individuelle Lebenswelten und kollektive Geschichten, und es entsteht die Möglichkeit, verschiedene Blickweisen auf das Diorama ›Katharinenstadt‹ zu fassen: Zum einen nämlich verkörpert ›Katharinenstadt‹ schlichtweg eine kleine Stadt am Rande einer langen Eisenbahnahnstrecke. Zum anderen ist ›Katharinenstadt‹ aber auch ein nachgebildeter Raum, in den biografisch erlebte und historiografisch ›objektivierte‹ Geschichte eingeschrieben worden ist und der somit als Anhaltspunkt zur Konstituierung von Identität mittels eines dreidimensionalen Bildes dienen kann.[24] Geschichte und Geschichten der Russlanddeutschen werden im Diorama mit Hilfe der Darstellung prägnanter Motive vermittelt. ›Katharinenstadt‹ als Modelleisenbahnlandschaft ist dabei aber kein originalgetreues Abbild eines historisch gewesenen Ortes. Vielmehr handelt es sich

---

[20] Siehe hierzu die Satzung des Vereins unter http://www.skv-adler.de/satzung.html (30.12.2014). Zu Aktivitäten des Vereins siehe auch http://www.skv-adler.de/site-map.html (30.12.2014).

[21] Interview vom 20.02.2013.

[22] Herr F. arbeitet in der Redaktion der von der ›Landsmannschaft der Deutschen aus Russland e. V. ‹ herausgegebenen Zeitschrift »Volk auf dem Weg« mit. Zu Verband und Zeitschrift siehe dessen Internetpräsenz unter http://lmdr.de/(30.12.2014).

[23] Zu historischen Aspekten der Stadt siehe auch die Internetpräsenz des ›Center for Volga German Studies at Concordia University Portland‹ (Oregon) unter http://cvgs.cu-portland.edu/settlements/mother_colonies/colony_katharinenstadt.cfm (30.12.2014).

[24] Vgl. hierzu LÖFGREN, Leben im Transit, 1995, S. 349.

um einen abgebildeten Raum, der sich aus individuellen und kollektiven Erinnerungen und Geschichten konstituiert, denn:

> »Die subjektive Karte bricht mit dem Anspruch der Objektivierung. Sie drückt persönliche Raum- und Weltbilder aus und lässt sich damit eher als Psychogramm verstehen, als Darstellung individueller aber auch gesellschaftlich vermittelter Beziehungen zu Sachverhalten und Situationen, die sich in Räumen widerspiegeln.[...] Im Unterschied zu Phantasielandkarten dienen die sogenannten ›Mental Maps‹ nicht der Evaluation des Gelernten. Sie folgen einem Interesse an subjektiven Weltbildern, Raum- und Ortsvorstellungen [...].«[25]

Die Gestaltung des ›Katharinenstadt‹-Moduls, betrachtet als plastische Mental Map im Sinne einer handwerklichen Sichtbarmachung von räumlichen Bildern, die zunächst nur in den Köpfen der Gestalter präsent sind, verdinglicht Geschichten, »die Menschen einem sozial und kulturell erfahrenen Raum eingeschrieben haben«.[26] Mental Mapping als kulturanthropologische Methode zielt, anders als das ursprüngliche geografische Mental Mapping, weniger auf die Analyse von Kenntnissen und Vorstellungen des geografischen Raumes. Vielmehr wird versucht, anhand der präsentierten kognitiven Landkarten die individuelle oder kollektive Bedeutungsbesetzung des Raumes zu untersuchen, geht es doch »vor allem um die Besetzung des Raums mit aktueller und erinnerter und in die Zukunft gedachter Bedeutung für die Erfahrungs- und Handlungswelten von Individuen und Gruppen«.[27]

Die zentrale Geschichte, die in das Diorama eingeschrieben ist, handelt von der Aussiedlung der Russlanddeutschen in Zügen: Katharinenstadt wurde bis zum Zweiten Weltkrieg vornehmlich von deutschsprachigen Menschen besiedelt. Mit der staatlich angeordneten Aussiedlung im Jahre 1941 wurde ein Großteil der Bewohner in Zügen deportiert. Katharinenstadt, ein Knotenpunkt des russischen Eisenbahnnetzes, lag direkt an der seinerzeitigen ›Deportationsstrecke‹. Somit macht die gestalterische Verbindung der Stadt mit den Bahngleisen auf dem Diorama nicht nur aus formalen Gesichtspunkten Sinn; die Verknüpfung der deutschsprachigen Kleinstadt mit der Bahn ist für die Überlebenden der Aussiedlung ein Symbol für den Beginn einer Odyssee quer durch die damalige Sowjetunion. Aus diesem Grund ist die Verbindung von Katharinenstadt mit der Eisenbahnlinie für Herrn F. ein zentrales Element des Dioramas. Diese Verknüpfung von Katharinenstadt und der Eisenbahn hilft den Modellbauern und Modellbauerinnen, die in Deutschland wenig bekannte Geschichte des staatlich organisierten Transports von Menschen in Viehwaggons nach Kasachstan und Sibirien zu erzählen. Die Erfahrung, die von den Auszusiedelnden an den Bahnhöfen gemacht wurden, werden

[25] HASSE, Karten, 2011, S. 60–61.
[26] GREVERUS, Ästhetische Orte, 2005, S. 314.
[27] Ebd.

im nachstehenden Zeitzeugenzitat, auf welches Herr F. mich aufmerksam gemacht hat, wie er sagt, sehr »bildhaft« geschildert:[28]

> »Dort [auf dem Bahnhof] lagerten schon zahlreiche Deutsche mit ihren Bündeln direkt auf der Erde neben den Gleisen. Endlich am späten Nachmittag kam der Zug – rote Güterwaggons. Der Kommandant ließ die Menschen entsprechend seiner Liste einsteigen. In den Waggons waren von einer Wand zur gegenüberliegenden Wand Pritschen aus dicken ungehobelten Brettern aufgestellt. Von außen wurden die beiden Türflügel geschlossen, und ein metallisches Klicken ließ uns zusammenzucken – als ob eine Falle zugeschnappt wäre. Langsam setzte sich der Zug in Bewegung. [...] 18 Tage und Nächte in dem engen Waggon, ohne Toilette, ohne Wasser [...] fuhr uns der Zug nach Sibirien.«[29]

Solche Erlebnisse und die mit ihnen verbundenen Emotionen werden auf dem Diorama aber nur in Andeutungen vermittelt: Auf den Gleisen der Modelleisenbahnlandschaft ›Katharinenstadt‹ sind weder Viehwaggons zu sehen, noch verlassene Häuser und Felder. Auch Menschen, die auf dem Bahnhof auf ihre Deportation warten, sucht man auf diesem Diorama vergebens. Es bedarf also zum Verständnis dessen, was Herr F. mit dem Diorama verbindet, des Kontextwissens, das erst durch das Interview vermittelt wird, denn für Herrn F. sind die Geschichte der Deportation und die mit ihr verbundenen Einzelschicksale in diesen Raum eingeschrieben und werden auch dem Diorama inskribiert. Im Interview wurde dies zum einen dadurch deutlich, dass mich Herr F. mit Informationsmaterial über die historischen Ereignisse versorgt hat. Zum anderen hat er mir persönliche Geschichten seiner Familie erzählt und selbst verfasste Gedichte über die Ereignisse im Jahre 1941 rezitiert. Herr F., dessen Familie damals auch ausgesiedelt wurde, erzählte über die Erlebnisse, die das Diorama beinhalten soll:

> »Es ging quasi praktisch mit Zügen. Das war das Transportmittel in Russland für weite Strecken. [...] Darum hat man die Eisenbahnen gewählt. Obwohl die Regierung die Züge für die Front gebraucht hat. [...] Man hat ihnen erlaubt, 20 Kilo Gepäck mitzunehmen. Ob Lebensmittel oder Sachen, oder die eigenen Kinder tragen. Die Ernten und das Eigentum, das die Leute hatten, hat man konfisziert.[...] Man hat uns die Würde genommen. Uns wie Tiere behandelt Und für die Familien war das die Erinnerung: die Deportation verbunden mit dem Zug.«[30]

Anhand dieses Zitats wird zudem deutlich, dass Herrn F. die Erfahrungen und Erlebnisse seiner Mutter und ihrer Generation zu seinen eigenen gemacht und sie in den eigenen Erfahrungshorizont aufgenommen hat. Somit ist an dieser Stelle ein Rückgriff auf die Frage nach der Art und Weise der Betrachtung zu machen und zu konstatieren, dass Herr F. die Geschichte als eine ›weitervererbte Erinnerung‹ erzählt und sie folglich auch aus dieser Perspektive darstellt.

---

[28] Auffällig ist hier, dass Herr F. nicht auf eine Erzählung seiner Mutter zurückgreift. Bemerkenswert ist auch, dass Herr F., der die Deportation selbst nicht miterlebt hat, diese Darstellung für »bildhaft« hält.

[29] BENDER, Diskriminierung, 2011, S. 36.

[30] Interview mit Herrn F. vom 20.02.2013.

Das Diorama ›Katharinenstadt‹ erzählt nicht nur die Geschichte der Aussiedlung und Deportation. Anhand der Darstellung wird auch die Wirklichkeit konstituierende Kraft von Inszenierungen deutlich. Denn das Diorama wirkt nicht nur durch seine Gestaltung, sondern durch das Zusammenspiel von Gestaltung und den Lesarten derer, die das Diorama wahrnehmen, es auf ihre Art dechiffrieren und interpretieren. Aus der Perspektive des Performativen betrachtet, geht es also darum, zu fragen: »Was tun wir mit den Dingen und was tun die Dinge mit uns? Wie gelingt es uns tote Dinge zu beleben, so dass sie mit *agency* ausgestattet werden und Macht über uns ausüben?«[31] Auf welche Weise also das Artefakt ›Diorama Katharinenstadt‹ wahrgenommen wird, hängt davon ab, welche Wissensbestände, welche Imaginationen, Erinnerungen und Geschichten von jenen mit dem Diorama verbunden werden, die es betrachten, über das Betrachtete nachdenken und sich gegebenenfalls über das Betrachtete austauschen.



Abbildung 1: ›Katharinenstadt‹, konstruiert aus individuellen und kollektiven Erinnerungen, aus Geschichte und Geschichten, in Nenngröße ›H0‹ (Maßstab 1:87). Deutlich wird anhand der Dioramengestaltung wie auch an der Perspektive des Fotografen, dass es sich um einen ›Ort an der Bahn‹ handelte. Das interkulturell-verbindende Moment des Projektes wird dadurch unterstrichen, dass, wenn alle Dioramen der Anlage miteinander verbunden sind, Miniaturzüge unterschiedlicher nationaler Eisenbahngesellschaften über alle Grenzen hinweg unterwegs sind. Im Bild zieht – Eisenbahnkennern fällt dies sofort auf – das Modell einer chinesischen Lokomotive einen Zug durch ›Katharinenstadt‹. Foto: Sammlung Josef Schleicher, mit freundlicher Genehmigung.

[31] FISCHER-LICHTE, Performativität, 2012, S. 161.

Wie auch viele andere ehemals von deutschsprachigen Menschen besiedelte Städte und Dörfer, wurde Katharinenstadt in der Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg umgestaltet, und historische Bausubstanz wurde vernachlässigt. Nach dem Verständnis ihrer ehemaligen Bewohner ist die Stadt als ›Heimat‹ somit nicht mehr existent oder als Ort der Identifikation nicht mehr greifbar. »Die Leute haben in Erinnerungen immer ihre schönen Häuser, schöne Straßen [im Kopf], und in Wirklichkeit ist vieles verkommen«, sagt Herr F.[32] Die plastische Nachempfindung des historischen Katharinenstadt vor der Deportation im Zweiten Weltkrieg durch die Gestaltung des Dioramas zeigt, wie emotionale Werte – etwa die ›Heimat‹ – kreativ aufgegriffen werden können und damit subjektive Wirklichkeit konstituiert werden kann. Die popularkünstlerische Gestaltung der verlorenen Heimat in Form des Dioramas kann als »praktische Dimension der Herstellung kultureller Bedeutung« beobachtet werden.[33]

Auf dem Modul ist die evangelische Kirche zu sehen – nach den Worten von Herrn F. ein wichtiger Ort der Erinnerung und der Identifikation vieler ehemaliger (deutschsprachiger) Bewohner von Katharinenstadt. Die Kirche ist heute nicht mehr existent, aber gerade deshalb ist sie für die Modellbauer und Modellbauerinnen wie auch für entsprechend vorinformierte Betrachter und Betrachterinnen ein prägnantes Objekt auf dem Diorama. So wie auf der Pressspanplatte vieler Modelleisenbahner die Nachbildungen historischer Züge, deren Vorbilder längst den Weg des alten Eisens gegangen sind, ihre Kreise ziehen, so wird auch hier en miniature bewahrt, was ›in natura‹ nicht mehr existiert. Die Gestaltung einer Modelleisenbahnlandschaft wird zum kreativen Medium, um individuelle und kollektive Schicksale zur Darstellung zu bringen und neu aufzubereiten. Die Kirche, ein Ort, an dem die biografischen Geschichten vieler ehemaliger Bewohner von Katharinenstadt mit ihrer Taufe ihren Ausgangspunkt hatten und der heute nur noch in der Erinnerung besteht, wird als wichtiger Teil ihrer Kultur und ihrer (persönlichen) Geschichte repräsentiert. Religion und kirchliche Zugehörigkeit werden auf dem Diorama als elementare Bestandteile von Geschichte und biografischen Geschichten und als wichtiges Identifikationssymbol inszeniert.

Die Bedeutungen, die durch Individuen in den abgebildeten Raum eingeschrieben werden, lassen sich aus ihren eigenen Lebenswelten und aus den kollektiven Erfahrungen herleiten. Auch die Verbindung der Stadt und mit der Bahnstrecke ist mit Erinnerungen und einschneidenden Erlebnissen verknüpft; auf dem Modell-Anlagenmodul werden diese Erinnerungen und Erlebnisse verkörpert und inszeniert und somit wird kulturelle Bedeutung geschaffen.[34].

[32] Interview mit Herrn F. vom 20.02.2013.

[33] BACHMANN-MEDICK, Cultural Turns, 2010, S. 104.

[34] Vgl. ebd.

Literatur

BACHMANN-MEDICK, Doris, Cultural Turns. Neuorientierungen in den Kulturwissenschaften. Hamburg 2010.

BENDER, Ida, Diskriminierung, Verfolgung, Deportation: Zeitzeugen berichten. In: Landesgruppe Bayern der Landsmannschaft der Deutschen aus Russland e.V. (Hg.), 70 Jahre Deportation der Deutschen in der Sowjetunion. Eine Gedenkschrift der Landesgruppe Bayern der Landsmannschaft der Deutschen aus Russland e.V. München 2011, S. 36.

FISCHER-LICHTE, Erika, Performativität. Eine Einführung. Bielefeld 2012.

GREVERUS, Ina Maria, Ästhetische Orte und Zeichen: Wege zu einer ästhetischen Anthropologie. Münster 2005.

HASSE, Jürgen, Karten diesseits objektivistischer Ansprüche. Bericht einer explorativen Studie. In: Egbert Daum/Jürgen Hasse (Hg.), Subjektive Kartographie. Beispiele und sozialräumliche Praxis (Wahrnehmungsgeographische Studien, Bd. 26). Oldenburg 2011, S. 59–86.

HENNING, Nina, Lebensgeschichte in Objekten. Biografien als museales Sammelkonzept (Kieler Studien zur Volkskunde und Kulturgeschichte, Bd. 3). Münster/New York/München/Berlin 2004.

Landesgruppe Bayern der Landsmannschaft der Deutschen aus Russland e.V. (Hg.), 70 Jahre Deportation der Deutschen in der Sowjetunion. Eine Gedenkschrift der Landesgruppe Bayern der Landsmannschaft der Deutschen aus Russland e.V. München 2011.

LÖFGREN, Orvar, Leben im Transit. Identitäten und Territorialitäten in Historischer Perspektive. In: Historische Anthropologie 3 (1995), S. 349–363.

LÖFGREN, Orvar, Nationale Identitäten und transnationale Bewegungen: Die Pädagogik der Mobilität. In: Beate Binder/Wolfgang Kaschuba/Peter Niedermüller (Hg.), Inszenierung des Nationalen. Geschichte, Kultur und die Politik der Identitäten am Ende des 20. Jahrhunderts. Köln/Weimar/Berlin 2001, S. 64–85.

MEZZADRA, Sandro, Der Blick der Autonomie. In: Kölnischer Kunstverein (Hg.), Projekt Migration. Katalog zur Ausstellung ›Projekt Migration‹ im Kölnischen Kunstverein vom 29. September 2005 bis 15. Januar 2006. Köln 2005, S. 794–796.

SCHLEHE, Judith, Formen qualitativer ethnografischer Interviews. In: Bettina Beer (Hg.), Methoden ethnologischer Feldforschung. 2. überarb. und erw. Aufl. Berlin 2003, S. 71–93.

SIEVERT, Holger, Performance. In: Gisela Welz/Ramona Lenz (Hg.), Von Alltagswelt bis Zwischenraum. Eine kleine kulturanthropologische Enzyklopädie. Münster 2005, S. 100–102.

Städtepartnerschaft Bergisch Gladbach – Beit Jala e.V., Informationsblatt, o. O., o. J.

»Unsere Frauen kümmern sich dann eher um das leibliche Wohl...«: Hegemoniale Männlichkeit im Eisenbahnverein

Laura Stonies

Am Anfang stand ein Ausflug...

Am Anfang des Lehrforschungsprojektes, in dessen Rahmen dieser Beitrag entstand, stand ein Ausflug im Herbst 2012. Die viertätige Exkursion in den Harz und nach Hamburg sollte als Einstieg in die Forschungsgegenstände des Projektes dienen. Tatsächlich waren es auch Eindrücke von dieser Exkursion – genauer gesagt von jenem Teil derselben, der die Projektgruppe zu den ›Harzer Schmalspurbahnen‹ führte –, die mir den Weg zu dem von mir gewählten Forschungsthema wiesen: Zwei Tage lang war die Exkursionsgruppe auf dem 140 Kilometer langen schmalspurigen Schienennetz im Harz unterwegs. Dazu muss gesagt werden, dass diese Bahnen insofern keine gewöhnlichen Bahnen sind, als die meisten dort verkehrenden Züge mit Dampflokomotiven bespannt werden, die gut 60 Jahre alt sind. Damit sind die Harzer Schmalspurbahnen eine Art lebendes Museum für Eisenbahngeschichte, und abgesehen davon, dass diese Bahnen das Transportmonopol auf den Brocken, den höchsten Berg Norddeutschlands innehaben, und dass sie sich gut als Zubringer zu den Ausgangspunkten für Wanderungen nutzen lassen, werden die Züge hier vor allem des Fahrerlebnisses wegen benutzt. Während der Fahrten in Waggons, deren Innenräume ihr letztes *redesign* oft noch zu DDR-Zeiten erlebt haben, und bei Aufenthalten auf kleinen, betagten Bahnhöfen hatten wir als Exkursionsgruppe immer wieder Gelegenheit, in Kontakt mit ›normalen‹, das heißt, aus touristischen und nicht aus wissenschaftlichen Motiven reisenden

Menschen zu treten oder diese zu beobachten. Kreuzte man deren Blicke, so konnte man meinen, in den Augen lesen zu können, was die Menschen gerade bewegte: große Kinderaugen signalisierten Staunen, vielleicht gepaart mit Bangnis, ausgelöst von der fremdartigen, schnaubenden, rauchenden und dampfenden Maschine und deren eigenartigen Geräuschen. In die Ferne gerichtete Augen von Frauen in Freizeitkleidung signalisierten ein gesteigertes Interesse an der durchfahrenen Landschaft. Die Augen von Männern indessen schienen im Angesicht der Dampflokomotiven vor Begeisterung zu leuchten. Und Männer mit einem geschätzten Alter von 40 Jahren aufwärts gruppierten sich auch immer wieder aufs Neue um die Dampflokomotiven herum, sobald diese frisches Wasser in ihre Tender aufnahmen oder bei längeren Bahnhofsaufenthalten gewartet wurden. Ihre Kameras fest in der Hand verfolgten diese Männer jede ›Lebensäußerung‹ der antiquierten Maschinen und erfreuten sich an den verschiedenen Geräuschen, die Dampfloks von sich geben. Die Männer waren entweder in Gruppen unterwegs oder aber in Begleitung ihrer Partnerinnen. Diese allerdings schienen sich während der Fahrten im beheizten Waggon nur entspannen zu wollen und wirkten mitunter auch schlichtweg gelangweilt. Von Zeit zu Zeit – so meine Beobachtung – kehrten die Männer, die meist auf der offenen Plattform der Waggons standen, zu ihren Begleiterinnen ins Waggoninnere zurück um begeistert von ihren aktuellen Beobachtungen rund um den Eisenbahnbetrieb zu berichteten, was nicht selten auf Desinteresse zu stoßen schien.

Diese eigenartige ›Genderung‹ des Interesses und Desinteresses an der (historischen) Eisenbahn weckte mein Erkenntnisinteresse, so dass ich beschloss, der Frage nach den Geschlechtsspezifika der Begeisterung für Eisenbahnen weiter nachzugehen. Allerdings nicht mit dem Fokus auf die ›große‹ Eisenbahn, sondern am Beispiel des vereinsmäßig organisierten Spiels mit der Modelleisenbahn in einer niedersächsischen Stadt. Dabei zeigte sich – soviel sei hier von meinen Forschungsergebnissen bereits vorweggenommen –, dass das, was für die ›richtige‹ Eisenbahn gilt, auch für deren Nachbau en miniature zutrifft: Das Hobby ›Modelleisenbahn‹ ist hauptsächlich, ja, fast ausschließlich, Männersache. Dies ist eigentlich keine Überraschung und wird verständlich, wenn man bedenkt, welche Bedeutungen die Modelleisenbahn transportiert. Die Modelleisenbahn ist ein technisches Spielzeug. Sie ist seit ihrer Erfindung ein beliebtes Weihnachtsgeschenk für den männlichen Nachwuchs, dem – so die pädagogische Absicht des Spielzeugs – auf unterhaltsam-spannende Weise versucht wurde (und wird), das Wissen um technische Abläufe näher zu bringen. Die Modelleisenbahn leistet(e) einen Beitrag dazu, der Bahn interessierte oder gar begeisterte Nachwuchseisenbahner zu liefern und dazu, dass die nachwachsenden Arbeitnehmer der fordistischen Epoche auf organisatorische Abläufe und strukturelle Bedingungen der Industriearbeit vorbereitet waren, lange bevor sie als Lehrlinge erstmals ein Fabriktor durchschritten.[1]

[1] Siehe hierzu auch den Beitrag von Charlotte Kalla in diesem Band.

Spricht man heute mit einem begeisterten Modelleisenbahnbauer so wird deutlich, dass Modelleisenbahner-Biografien meist so oder auf ähnliche Weise verlaufen. Oft wurde das Hobby ununterbrochen seit jenem Weihnachtsabend betrieben, an dem das erste Schienenoval, die erste kleine Lok und die ersten Waggons ausgepackt worden waren. Vielleicht wurde später der Versuch unternommen, die Leidenschaft für die Modelleisenbahn an die nächste Generation weiterzureichen. Möglicherweise ruhte die Bahn auch einige Jahre im Keller oder auf dem Dachboden; vergessen wurde sie jedoch nicht. Die Anhänger dieses Hobbys scheinen mit der Modelleisenbahn eine bessere Welt gestalten zu wollen, die sie der real existierenden Gegenwart gegenüberstellen. Der korrekte Nachbau von Lokomotiven und sonstigen technischen Vorrichtungen des Eisenbahnbetriebs ist von besonderer Bedeutung; Landschaft und Eisenbahnbetrieb werden idyllisiert, und alles, was in der ›realen‹ Welt als kalt und herzlos betrachtet wird, bleibt in der Modellwelt außen vor. Somit bedeutet dieses Hobby Flucht aus dem Alltag, Flucht aus der Wirklichkeit. Ganz offensichtlich ist es

> »[d]ie sentimental-romantische Vorstellung von einer stabilen, immerwährenden Heimat, [...] die auf den Preßspanplatten Platz greift. [...] Vor diesem Hintergrund gewinnt die Modelleisenbahn als Projektionsfläche von Heimatvorstellungen und als Ikone des Alten, Stabilen und Sicheren eine besondere Qualität.«[2]

Wenn es um die Modelleisenbahn geht, dann offenbaren – diese Einschätzung kann ich aufgrund meiner Beobachtungen und Interviews bestätigen – auch Männer sentimentale und romantische Seiten und spielen mit Symbolen einer ›Niedlichkeit‹, die in heteronormativen Gesellschaften bürgerlicher Prägung tendenziell eher Frauen zugeschrieben werden. Der Umstand, dass es sich bei der Modelleisenbahn um ein technisches Spielzeug handelt, legitimiert jedoch den Grenzgang in die Sphären einer als eher unmännlich empfundenen Ästhetik, denn im Zentrum steht, ungeachtet aller Niedlichkeiten, die eindeutig männlich konnotierte Eisenbahn.

In der idyllischen Welt auf der Pressspanplatte sind die Modelleisenbahner aber auch – und dies macht sie nun wieder im klassischen Sinne ›männlich‹ – Herren über die Dinge und oberste Fahrdienstleiter dessen, was auf der Anlage vorgeht. Damit nehmen die Modelleisenbahner das Angebot der Modelleisenbahn wahr, auch in Zeiten, in welchen Politik, Gesellschaft und Technik als unüberblickbar und unkontrollierbar erlebt werden, die Erfahrung der Unmittelbarkeit erleben zu können. Denn anders als im Berufsleben und im politischen Raum und anders als bei einer Technik, die als dem menschlichen Zugriff entzogen erscheint, gilt bei der Modelleisenbahn nach wie vor: ›Alle Räder stehen still, wenn mein starker Arm es will‹.

Auffällig an der Ästhetik der Modelleisenbahnen ist darüber hinaus das Spiel mit Symbolen des Historischen. Denn auf den Anlagen selbst wie auch in den

[2] HÖRZ, Männerträume vom besseren Leben, 1997, S. 63.

Katalogen der Modelleisenbahnzubehörhersteller dominieren Fachwerkhäuschen und die Nachbildungen kleiner im Heimatstil errichteter Provinzbahnhöfe. Auf den Gleisen der Anlagen indessen zieht ein überwiegend historischer Lokomotiv- und Wagenpark seine Kreise.

Der Forschungsgegenstand

Ausgehend von der aus den gestalterischen Aspekten der Modelleisenbahnen heraus abgeleiteten These, dass diese Ausdruck der Sehnsucht nach einer in der Retrospektive idyllisierten Vergangenheit seien,[3] wird angenommen, dass im Kontext der Modelleisenbahnfreude nicht nur landschaftliche, technische und architektonische, sondern auch gesellschaftliche Aspekte des Vergangenen hoch gehalten werden.[4] Hierzu wird – nicht zuletzt aufgrund der oben ausgeführten Eindrücke von der Harz-Exkursion – auch das ›traditionelle‹ »arrangement between the sexes« gezählt,[5] so dass davon ausgegangen wird, dass die Eisenbahn- und Modelleisenbahnfreunde Träger eines überkommenen Rollenverständnisses sind. Der Modelleisenbahnverein als ein weitgehend aus Männern bestehender Zusammenschluss wird daher in meiner Forschungen im Fokus der Aufmerksamkeit stehen. Untersucht werden soll, inwieweit die Vereinsmitgliedschaft und die im Rahmen des Vereins gepflegten Aktivitäten als Ausflucht aus einem Alltag verstanden werden können, in dem traditionelle Bilder von Männlichkeit zunehmend in Frage gestellt werden. Untersucht werden muss demnach auch, ob und inwieweit die sozialräumliche Realität des Vereinslebens als ein Asyl traditioneller Männlichkeit verstanden werden kann, das dem Streben nach männlicher Hegemonie Raum bietet.

Um dies zu leisten wird das Selbstverständnis des Eisenbahnvereins in den Blick genommen und gefragt: Was macht in den Augen der Eisenbahnliebhaber ihr Vereinsleben aus? Was verbinden diese mit dem Hobby? Wie gestaltete sich ihr Weg in den Verein? Darüber hinaus sollen die Aushandlungsprozesse und vereinsinternen Strukturen eines näheren Blickes unterzogen und gefragt werden: Welchen Tätigkeiten wird im Verein nachgegangen? Nach welchen Vorstellungen wird gearbeitet? Wie gestaltet sich der Umgang unter den Mitgliedern? Ausgehend von den oben formulierten Thesen und der Beobachtung, dass innerhalb der Gemeinschaft der Eisenbahnenthusiasten Frauen allenfalls eine marginale Rolle spielen, gilt es aber auch danach zu fragen, weshalb Frauen in dieser Gemeinschaft so auffällig unterrepräsentiert sind und welche Rollen und Aufgaben Frauen von den männlichen Mitgliedern zugeschrieben werden.

[3] Ebd.
[4] Siehe hierzu auch den Beitrag von Peter Hörz und Susanne Klenke in diesem Band
[5] GOFFMAN, Arrangement between the sexes, 1977.

Theoretische Voraussetzungen

Aufgrund der aus den eingangs dargelegten Beobachtungen heraus entwickelten Fragestellungen lag es nahe, die forscherischen Aktivitäten mit theoretischen Überlegungen aus der ›Männerforschung‹ kurzzuschließen. Hier ist es vor allem das Konzept der »Hegemonialen Männlichkeit«, das sich als0 theoretische Basis für die Deutung dessen anbietet, was in Modelleisenbahnvereinen im oben beschriebenen Sinne ›passiert‹. Dabei meint »Hegemoniale Männlichkeit«, wie sie als Konzept von Raewyn Connell entwickelt wurde, die Konfiguration von Geschlechtspraktiken, nach derer »die Dominanz der Männer sowie die Unterordnung der Frauen gewährleistet« wird.[6] Beides, die Dominanz der Männer wie auch die Unterordnung der Frauen, wird als eine »in sozialer Interaktion (re)produzierte Handlungspraxis« und nicht als eine Eigenschaft eines Menschen verstanden.[7]

Nach Connell konstituiert sich Männlichkeit durch das Verhältnis zwischen Mann und Frau. Doch das Verhältnis zwischen Männern und Frauen ist nur ein Teil dessen, was Connells Theorieansatz ausmacht, denn die Dominanz aller Männer über die Frauen ließe sich wohl präziser als ›männliche Hegemonie‹ ausdrücken. Hegemoniale Männlichkeit impliziert indessen, dass es mehr als nur eine Männlichkeit gibt. Tatsächlich unterscheidet Connell, jeweils in Relation zur hegemonialen Männlichkeit und untereinander, drei weitere Kategorien von Männlichkeit, welche aus der Geschlechterordnung hervorgegangen sind: die untergeordnete, die komplizenhafte und die marginalisierte Männlichkeit.[8]

Als ›untergeordnet‹ wird aus der Perspektive der Träger hegemonialer Männlichkeitsvorstellungen, die Männlichkeit homosexueller Männer begriffen. Als ›marginalisiert‹ werden hingegen die Männlichkeiten ethnischer Gruppen oder untergeordneter Klassen bezeichnet. Als ›komplizenhaft‹ begreift Connell die Männlichkeit derer, die nicht in der Lage sind, hegemoniale Männlichkeit selbst zu verkörpern, diese aber anerkennen und somit an der »patriarchalen Dividende«, also an dem Profit, der sich aus der Dominanz des männlichen Geschlechts ergibt, teilhaben.[9] Wichtig zum Verständnis von Connells Konzept ist, dass dabei die insgesamt vier Typen von Männlichkeit – dies sei hier nochmals betont – nicht als statische Charaktereigenschaften bestimmter Personengruppen begriffen werden, sondern als »Handlungsmuster, die in bestimmten Situationen innerhalb eines veränderlichen Beziehungsgefüges entstehen«.[10]

Nicht allzu weit entfernt von Connells Konzept verortet ist jenes, das Pierre Bourdieu unter dem Titel »Die männliche Herrschaft« publiziert hat,[11] denn beide Theoriekonzepte setzen zunächst eine patriarchal strukturierte Gesellschaft voraus

---

[6] CONNELL, Der gemachte Mann, 2006, S. 98.
[7] MEUSER, Hegemoniale Männlichkeit, 2006, S. 162.
[8] Vgl. CONNELL, Der gemachte Mann, 2006, S. 97–102.
[9] Ebd., S. 101.
[10] Ebd., S. 102.
[11] BOURDIEU, Männliche Herrschaft, 1997.

und fassen Männlichkeit und Weiblichkeit als Konstrukte auf, die aus sozialer Praxis heraus Kontur annehmen. Im Unterschied zu Connell jedoch baut Bourdieu seine Überlegungen zur männlichen Herrschaft auf seiner Theorie der Habitusbildung auf und verwendet konsequent den Begriff des männlichen Habitus, der sich auf eine *libido dominandi* gründe. Diese ist bei Bourdieu Grundlage für die Strukturmuster des Handelns von Männern gegenüber Frauen wie auch von Männern gegenüber anderen Männern. Die Absicht besteht dabei darin, Frauen unterzuordnen und andere Männer zu dominieren.[12]

Im Gegensatz zu Connell stellt Bourdieu für die Konstruktion von Männlichkeit nicht die heterosoziale Achse, also das Verhältnis zwischen Männern und Frauen, in den Vordergrund. Entscheidend für den männlichen Habitus sei vielmehr die Gemeinschaft unter Männern, in der sich »die ernsten Spiele des Wettbewerbs abspielen«.[13] Diese Spiele vollzögen sich in den Bereichen, die Männer sich selbst vorbehalten hätten: in Wirtschaft, Politik, Wissenschaft, Militär, aber eben auch in Vereinen, Clubs und Freundeskreisen. Frauen seien in diesen Bereichen zwar marginalisiert, nehmen aber dennoch eine wichtige Stellung ein. Sie werden »auf die Rolle von Zuschauerinnen oder, wie Virginia Woolf sagt, von schmeichelnden Spiegeln verwiesen, die dem Mann das vergrößerte Bild seiner selbst zurückwerfen, dem er sich angleichen soll und will«.[14]

Neben dem homosozialen Charakter dieser Bereiche betont Bourdieu vor allem die kompetitive Gestaltung dieser Räume, denn wie in Wirtschaft, Politik und Beruf geht es auch in Vereinen und unterschiedlichsten Gemeinschaften nicht zuletzt darum, wer die jeweils wertvollsten Leistungen erbringt. Diese kompetitive Struktur männlich dominierter sozialer Räume steht in Bourdieus Konzept aber durchaus nicht der Ausbildung von Gemeinschaft entgegen, im Gegenteil: Die ernsten Spiele dienen zwar dem Wettbewerb und der Bildung von Hierarchien, gleichzeitig formen sich durch Wettbewerb und Hierarchiebildung wiederum Solidarität und Gemeinschaft.[15] Konkurriert wird dabei immer um die hegemoniale Stellung, die in den Wettbewerben auf dem Spiel steht.

Vor allem weil in Bourdieus Konzept primär die homosoziale Gemeinschaft, für die Konstruktion von Männlichkeit in den Blick genommen wird, erscheint es als Ausgangspunkt für Forschungen wie meiner mithin geeigneter als jenes von Connell. Gleichwohl bedürfen auch Bourdieus theoretische Überlegungen einer Weiterentwicklung, bauen diese doch auf empirischem Material auf, das der Soziologe vor rund 50 Jahren gewonnen hat. Insofern ist es richtig, wenn Meuser feststellt, dass die Geschlechterordnung seit jener Zeit, in der Bourdieu die empirische Basis seiner Überlegungen gebildet hat, einem sich beschleunigenden Transformationsprozess unterlegen gewesen sei.[16] Dies mag Bourdieus Konzept zwar ein

[12] Vgl. ebd., S. 202.
[13] Ebd., S. 203.
[14] Ebd.
[15] MEUSER, Hegemoniale Männlichkeit, 2006, S. 163.
[16] Vgl. MEUSER, Männerwelten, 2001, S. 7–8.

Stück weit die Basis entziehen und die Statik seiner theoretischen Überlegungen erschüttern, im Grundsatz bleiben diese aber gleichwohl richtig. Und auch für Meuser ist die in die Jahre gekommene empirische Grundlage von Bourdieus Theorie kein Anlass diese fundamental in Frage zu stellen. Allerdings ergibt sich für Meuser aus dem Wandel der Geschlechterordnung eine noch gesteigerte Bedeutung der homosozialen Männergemeinschaften für die Konstruktion hegemonialer Männlichkeit:

> »Diese Gemeinschaften sind ferner soziale Räume, in denen Männer Verunsicherungen, welche durch den Wandel der Geschlechterverhältnisse induziert werden, auffangen können und die ihnen habituelle Sicherheit vermitteln. In dieser Hinsicht lässt sich die homosoziale Männergemeinschaft als ein kollektiver Akteur der Konstruktion der Geschlechterdifferenz und von hegemonialer Männlichkeit begreifen.«[17]

Was also zu jenen Zeiten, auf die sich Bourdieu bezieht, selbstverständliche Normalität gewesen ist, gewinnt in dem Moment noch an Bedeutung, da die Veränderungen in der Geschlechterordnung bisherige Selbstverständlichkeiten erschüttern, weil Verunsicherungen bewältigt werden und verlorene Sicherheit wieder hergestellt wird. Folgt man Meuser, so bietet die homosoziale Männergemeinschaft ein Refugium, das den Männern ermöglicht, Sicherheit bezüglich ihres Selbstverständnisses in der im Wandel befindlichen Gesellschaftsordnung zu erlangen.[18] Die Wirkung dessen, so Meuser, ist dabei umso größer, desto weniger die homosoziale Männergemeinschaft als solche reflektiert wird. Diese erscheint ihren Mitgliedern dann eher unabsichtlich zustande gekommen und nicht als angestrebter Zustand. Die Zusammenkunft unter Männern bei gleichzeitiger Absenz von Frauen wird mit den geteilten Interessen erklärt und nicht weiter hinterfragt.[19] Verantwortlich gemacht wird hierfür dann das Interesse am Angeln, am Fußball oder eben auch an der Modelleisenbahn.

Der Modelleisenbahnverein

Als Forschungsobjekt diente für die vorliegende Studie ein in Niedersachsen verorteter Modelleisenbahnverein, dessen Vorstand und aktive Mitglieder mein wissenschaftliches Interesse und meine Präsenz im Vereinskontext akzeptierten. Über mehrere Wochen hinweg nahm ich an den wöchentlichen Zusammenkünften teil und erhielt Einblick in die Gemeinschaft, die eine selbstverständlich homosoziale Gemeinschaft ist. Zudem führte ich narrative Interviews mit dem ersten und zweiten Vorsitzenden des Vereins, welche mir vor allem Aufschluss über die Geschichte des Vereins gaben.

---

[17] Ebd., S. 8.
[18] Vgl. ebd., S. 14.
[19] Ebd.

Die Gründung des Vereins vollzog sich Anfang der siebziger Jahre, wobei über die genauen Umstände heute niemand mehr berichten kann, da die Vereinsmitglieder der Gründergeneration inzwischen nicht mehr aktiv sind und von Seiten der aktuellen Mitglieder keine Kontakte mehr zu diesen bestehen. Meine anfängliche Hoffnung, Belege dafür finden zu können, die Vereinsgründung auch als Antwort auf die Umbrüche in der Geschlechterordnung infolge der Ereignisse von 1968 deuten zu können, blieb somit unerfüllt. Seit einigen Jahren zählt der Verein recht konstant etwas weniger als 30 Mitglieder, die ausschließlich männlichen Geschlechts sind. Obwohl offiziell keine Unterscheidung von aktiven und passiven Mitgliedern vorgenommen wird, nehmen am aktiven Vereinsleben regelmäßig nur zwischen fünf bis acht Mitglieder teil.

Laut Satzung besteht der Vereinszweck im Bau und Betrieb einer »Modellanlage zur Darstellung bahntechnischer Abläufe«. Der Begriff des ›Spiels‹ verbietet sich hier aus steuerrechtlichem Grunde.[20] In der Praxis wird gleichwohl – zumindest in dem hier gemeinten Sinne – ›gespielt‹, und es wird gebastelt. Denn die Anlage der Nenngröße ›H0‹ (Maßstab 1:87) kann zwar von den Miniaturzügen befahren werden, ganz fertig indessen ist sie nicht. Nicht ohne Bedauern und mit Verständnis heischendem Gestus verweisen die Mitglieder darauf, dass es aufgrund des Mangels an aktiven Mitgliedern und frei disponierbarer Zeit mit dem Bau nur schleppend voran ginge. Ein wenig jedoch drängt sich auch die Vermutung auf, dass das noch ferne Ziel der Fertigstellung der Anlage durchaus gern als fernes Ziel aufrechterhalten wird. Denn so lange die Anlage nicht fertig ist, bleibt die homosoziale Gemeinschaft der Bastler als solche erhalten...

Der Verein als homosoziale Gemeinschaft

Die Vereinsmitglieder sind – wie schon gesagt – männlich und haben fast ausnahmslos die ›typische‹ Modelleisenbahnbiographie durchlaufen, das heißt, Interesse und Leidenschaft für das Hobby wurden bei allen Vereinsmitgliedern, die ich kennengelernt habe, im Kindesalter geweckt. Meist war es der Vater oder eine andere männliche Bezugsperson, die sich für die Vermittlung des Hobbys als Agent betätigte, das erste Anfänger-Set unter den Christbaum legte oder bei den ersten Bastelversuchen hilfreich zur Seite stand. Auch der Besuch einer Modelleisenbahnausstellung oder die Teilnahme an einer Nostalgiereise mit historischen Eisenbahnfahrzeugen wurden als Ereignisse genannt, die das Interesse am Themenkomplex Eisenbahn/Modelleisenbahn geweckt haben. Auch diese Aktivitäten werden – was wenig überraschend ist – als spezifische mann-männliche Unternehmungen beschrieben, bei welchen ein männlicher Angehöriger der Elterngeneration den Zugang zur Sache bestimmt und damit den Stein ins Rollen gebracht hat.

[20] Feldnotiz vom 13.03.2013.

Was für den Einstieg in das Hobby gilt, gilt mitunter auch für den Vereinsbeitritt – etwa im Falle des heutigen zweiten Vereinsvorsitzenden, Herrn A:[21]

> »Grundsätzlich bin ich seit meiner Kindheit auch Eisenbahnfan sag' ich 'mal [...]. Das muss '98 gewesen sein, da bin ich mit meinem Vater mit'm Sonderzug zum Streckenschluss [Schließung der Streckenlücke nach der deutschen Wiedervereinung] Richtung Osten gefahren, Richtung Vienenburg, da die Ecke bis Halberstadt, da gab's irgendwie so 'nen Streckenschluss, und die Fahrt hat begonnen in Kassel, mit 'ner 01 1100, diese Dampfloks da der DB. [...]. Die Fahrt hat mir natürlich auch gefallen, und als wir dann da ankamen, wurde ich von einem Lehrer [von mir] gesichtet. Das war damals der zweite Vorsitzende [des Eisenbahnvereins] und der sagte: Komm' 'mal zu den Eisenbahnfreunden.«[22]

Im Vordergrund steht in der Erzählung die gemeinsame Aktivität mit dem Vater, mit dem das Interesse zu diesem Zeitpunkt bereits geteilt wurde. Auch der Lehrer, der in Personalunion männliche und pädagogische Bezugsperson wie auch prominentes Mitglied des Vereins war, spielte eine wichtige Rolle. Potenziert wurde diese noch dadurch, dass dieser der Lehrer ihn – so Herr A. – beim Rauchen erwischt hatte und ihn, anstatt ihn dafür zu strafen, in den Eisenbahnverein einführte.[23]

Der zweite Vorsitzende ist heute 30 Jahre alt und somit ungefähr im Alter von 15 Jahren in den Verein eingetreten. Bereits damals litten Modelleisenbahnvereine häufig unter der Überalterung ihrer Mitglieder und am Mangel an Nachwuchs, so dass Herr A. zu den jüngsten Mitgliedern gehörte. Aber auch heute noch zählt er zu den Jüngeren, weil die Mitglieder des Vereins mehrheitlich um die 60 Jahre alt sind.

Im Rahmen des Vereins bilden dessen Mitglieder im wahrsten Sinne des Wortes eine Interessengemeinschaft, denn die Mitglieder gruppieren sich um das gemeinsam geteilte Interesse an großen, vor allem aber kleinen Eisenbahnen. Dieses Interesse ließe sich freilich auch individuell verfolgen, und dieses Interesse wird auf der ganzen Welt von zahlreichen Männern (und einer Minderheit von Frauen) tatsächlich auch individuell verfolgt. Die Vereinsmitglieder indessen wollen dieses Interesse nicht individuell ausleben, sondern streben die Vergemeinschaftung ihres Interesses an, wofür unterschiedliche Gründe ausschlaggebend sein können: etwa die beengten Wohnverhältnisse, die den Bau einer großzügigen Anlage in der eigenen Wohnung nicht erlauben, die in mehrerlei Hinsicht größeren Möglichkeiten des Bauens und Spielens auf einer großzügigen Anlage in entsprechend großen Räumlichkeiten, das Potenzial, das ein wirtschaftlich potenter Verein hinsichtlich der Beschaffung von Modellen und Bastelmaterialien zweifellos bietet. Vor allem aber liegt das attraktive Moment des Vereinslebens im Erlebnis von Gemeinschaft! Denn der Beschäftigung mit der Modelleisenbahn sind alle der von mir befragten Vereinsmitglieder bereits vor dem Beitritt individuell nachgegangen. Vollendet

---

[21] Die Benennung der Personen, die hier und Folgenden genannt, zitiert oder paraphrasiert werden, erfolgt nach dem Alphabet und lässt keine Rückschlüsse auf deren Namen zu.

[22] Transkript der Tonaufzeichnung vom 08.05.2013.

[23] Ebd.

wurde diese Beschäftigung aber offenbar erst im Rahmen des Vereines, da man dort auf (männliche) Menschen mit gleicher Interessenlage trifft. Der Austausch über allerhand Neuigkeiten, das Fachsimpeln über das Eisenbahnwesen und die Welt der Modelleisenbahn und das gemeinschaftliche Handeln, das sich gar nicht unbedingt auf die Modelleisenbahnanlage beziehen muss, sondern auch banale Alltagshandlungen umfassen kann, prägen den Verlauf der wöchentlichen Zusammenkünfte. Oft saßen die anwesenden Mitglieder in der Küche, bereiteten heiße Würstchen zu, verzehrten diese und führten dabei Gespräche, die sich zumeist selbstverständlich um das Thema ›Modelleisenbahn‹ drehten.[24] Dass nebenan eine halbfertige Modelleisenbahnanlage auf ihre Fertigstellung wartete, schien von untergeordneter Bedeutung zu sein.

Von hoher Bedeutung indessen waren zweifellos die Unterhaltungen unter ›Kennern‹, in deren Rahmen die von Bourdieu so bezeichneten »ernsten Spiele des Wettbewerbs« ausgetragen wurden. In solchen Unterhaltungen geht es darum, höchste Kompetenz hinsichtlich des geteilten Interessengegenstandes unter Beweis zu stellen, wie in der folgenden wörtlich wiedergegebenen Passage aus einem Gespräch deutlich wird. Dieses Gespräch wurde in meinem Beisein vor allem deshalb geführt, um mir als interessierter Forscherin die Unterschiede zwischen einzelnen Modellbahnherstellern, ihren Produkten und deren Preise zu erklären. Über diesen gegenständlichen Inhalt hinausgehend illustriert der Verlauf des Gesprächs jedoch sehr gut, nach welchen Mustern hier der spielerisch-ernste Wettbewerb funktioniert:

> *Herr A:* »Nehmen wir mal den ›ICE3‹, das war vielleicht von ›Märklin‹ ‘ne Pleite, dass die das halt nicht patentiert lassen haben, das Modell. Es gibt den einmal von ›Märklin‹, mit Innenbeleuchtung. [...] Das gleiche Modell gibt’s von ›Piko‹...‘ne Billigversion, sag ich ‘mal, ohne Innenbeleuchtung. Es gab wohl einfach nur Patentschwierigkeiten, so dass ›Märklin‹ sich da...« [wird von anderem Mitglied unterbrochen].
> *Herr B:* »›Märklin‹ hat geschlafen!«
> *Herr A:* »Ja, nee, aber die haben...« [wird wieder unterbrochen].
> *Herr B:* »Nee, die haben ganz einfach geschlafen! Die haben sich das nicht lizenzieren lassen, dass da nur für sie gebaut wird, da in China. [...] da hat ›Piko‹ dann gesagt: ›Na dann baut ihr das für uns ‘mal..., haben sie gebaut, ohne Innenbeleuchtung...zack... für 170 Euro auf’n Markt geschmissen. Die von ›Märklin‹ sollte 370 Euro kosten. Und da war das Geschrei von ›Märklin‹ groß, wollten klagen und sind auf die Schnauze gefallen. So war das.«
> *Herr A:* »Das ist richtig.«[25]

Deutlich wird an dieser Passage, die stellvertretend für zahlreiche vergleichbare Gespräche steht, wie die beiden Vereinsmitglieder ständig versuchten, sich gegenseitig zu korrigieren. Auch dann, wenn wie in diesem Beispiel, beide ›Kenner‹ eigentlich die gleiche Ansicht vertreten, versuchte ein jeder, sich als derjenige zu präsentieren, der über mehr und detaillierteres Wissen verfügt. Dass ich als interessierte Forscherin weder mit dem Markennamen ›Piko‹ noch mit der Fahrzeugtype

[24] Eigene Beobachtung am Rande meiner Interviews.
[25] Ebd.

›ICE 3‹ viel anfangen konnte, wäre den am Gespräch beteiligten ›Kennern‹ bei kurzem Nachdenken sicherlich sofort klar gewesen, doch zeigt gerade die exklusive Art und Weise wie hier über die Materie gesprochen wird, dass dieses Gespräch auch ohne meine Präsenz so hätte stattfinden können. Deutlich wird hier aber vor allem, wie das Spiel des Wettbewerbs gleichermaßen Gemeinschaft stiftet und Konkurrenzverhalten herausfordert. Gemeinschaft entsteht deshalb, weil beide beteiligten Vereinsmitglieder über eine solide Kennerschaft der diskutierten Materie verfügen, über die andere Menschen nicht verfügen. Dies bindet die beiden Männer aneinander. Das Konkurrenzverhalten entsteht letztlich aus ebendiesem Grunde, denn die geteilte solide Kenntnis der Sache schafft die Voraussetzung dafür, in der informellen Auseinandersetzung die höchste Sachkenntnis beweisen zu können.

Vor diesem Hintergrund ist es wenig überraschend, dass es vor allem die Sachkenntnis ist, die über eine Aufnahme in die Runde der ›Kenner‹ entscheidet. Obwohl die Mitgliederzahlen und – damit verbunden – die finanziellen Möglichkeiten des Vereins nicht besonders groß sind und obwohl es eigentlich dringend einer Verjüngung der Mitgliederstruktur bedürfte, um den Verein längerfristig stabil zu halten, werden interessierte Personen nicht ohne weiteres aufgenommen. So hat mich etwa Herr C darauf hingewiesen, dass ein Mitgliedschaftsanwärter zunächst eingeladen wird, an den wöchentlichen Sitzungen teilzunehmen. Anhand des Verhaltens der an der Mitgliedschaft interessierten Person wird dann überprüft, ob eine Aufnahme in Frage kommt. Dabei muss der Anwärter zeigen, dass er in die Gemeinschaft hinein passt und somit um deren Akzeptanz werben. Entscheidend ist dabei sein nicht zuletzt durch Kennerschaft zu beweisendes Engagement und die Art und Weise, wie sich die Person in der Interaktion mit den aktuellen Mitgliedern verhält. Erst dann, wenn hierüber ein positives Urteil gefällt worden ist, steht dem Anwärter die Mitgliedschaft offen.[26]

Der erste Vorsitzende als leitende Figur

Sieht man davon ab, dass das auf Eisenbahn und Modelleisenbahn bezogene Spezialwissen die gemeinsame Basis aller Mitglieder bildet, so sind die Rollen, die der Einzelne im Verein spielt, doch verteilt, vor allem in Bezug auf jene Aufgabenfelder, die zwar nicht Vereinszweck sind, die aber der Aufrechterhaltung des Vereinslebenslebens dienen. Jedes Mitglied ist hier entsprechend seiner Talente und Expertisen eingebunden. Insofern kommt im Vereinskontext jedem einzelnen Mitglied eine besondere Position zu. Eine im Vergleich zu den anderen Mitgliedern dennoch herausragende Position nimmt der erste Vorsitzende, Herr B, ein. Er war es zu Beginn des Forschungsprozesses, zu dem ich den ersten Kontakt aufnahm und dem ich mein Vorhaben erläuterte. Es war Herr B, der es mir erlaubte, an den

[26] Transkript der Tonaufzeichnung vom 08.05.2013.

wöchentlichen Sitzungen teilzunehmen, und auch im weiteren Verlauf des Forschungsprozesses im Vereinskontext fungierte B als Mittelsmann zwischen ›dem Verein‹ und mir, führte mich in die Aktivitäten der Mitglieder ein und begleitete meine in Vereinszusammenhängen verbrachte Zeit. Dies erleichterte einerseits den Zugang zum Feld, andererseits schien B in seiner Rolle und in der Art und Weise wie er sie ausfüllte, zunächst vor allem als Barriere zwischen den Mitgliedern und mir zu stehen. Dies erschien mir mitunter merkwürdig. Rückblickend allerdings lässt sich sagen, dass diese Art und Weise die Rolle ›erster Vorsitzender‹ zu spielen, viel darüber aussagt, wie der Vorsitzende selbst diese Rolle versteht, vor allem aber auch darüber, wie die Vereinsbasis diese Rolle begreift. Dies wird vor allem auch in der Reflexion meines Zugangs zum Feld und der Rolle des Vorsitzenden hierbei deutlich: Im Laufe meiner Forschungen stellte ich nämlich fest, dass der Vorsitzende die Vereinsmitglieder offenbar nicht darüber informiert hatte, welchem Zweck meine Präsenz vor Ort dienen sollte. Dies führte dazu, dass ich bei etlichen Erstkontakten mit Vereinsmitgliedern gefragt wurde, ob ich selbst die Mitgliedschaft anstrebe und, wenn nicht, weshalb ich mich dann für Modelleisenbahnen und den Verein interessiere. Der erste Vorsitzende schien die Entscheidung, mir den Verein für meine Forschungsarbeit zu öffnen, ohne das Einverständnis der anderen Mitglieder getroffen zu haben.

In den weiteren Gesprächen mit dem Vorsitzenden selbst wie auch mit den anderen Vereinsmitgliedern wurde sodann deutlich, dass der erste Vorsitzende die treibende Kraft bezüglich der gemeinsamen Tätigkeiten des Vereins ist. Er ist an der Organisation sämtlicher Aktivitäten beteiligt, leitet die Gruppe in allerlei Sachfragen an und wird praktisch vor jeder noch so marginalen organisatorischen Handlung eines Mitgliedes konsultiert. Diese Stellung des Vorsitzenden im Vereinszusammenhang ist vermutlich auf einen Konflikt zurückzuführen, welcher vor einigen Jahren beinahe zur Auflösung des Vereins geführt hat. Der heutige Vorsitzende war damals an der Lösung des Konflikts und den sich anschließenden strukturellen Änderungen maßgeblich beteiligt. Der Vorsitzende selbst berichtet hierüber:

> »Der Verein hat sich vor Jahren ‘mal sehr schwer getan. Es war die Tendenz schon fast zur Auflösung. Das lag an der Führung und einer anderen... Person, die da immer noch ein bisschen quer geschossen hat. Die gesagt haben, ›wir dürfen keine Satzungsänderungen machen, wir verlieren unsere Gemeinnützigkeit‹, und alles genau wussten – angeblich – und im Grunde gar nix wussten. Da hab ich mich dann damals ‘mal schlau gemacht. Ich kannte von einem anderen Verein her die Leute beim Finanzamt, die Leute, die wichtig sind für so was, diese Gemeinnützigkeit. Und hab da vorgesprochen. [...] Da war, wie gesagt, der Verein ja ziemlich am Auflösen fast bedacht [sic!]. Und dann hat sich das Gott sei Dank nochmal gewendet. Damals waren wir ‘mal 13 Mitglieder [...] Dann hat sich das ganze geändert, die Struktur hat sich geändert, der Vorstand hat sich geändert. Es wurde was getan, von unserer Seite [meint sich und den zweiten Vorsitzenden] auch mit. Und mittlerweile haben wir 27 Mitglieder. Und wir sind ‘n Verein, der noch lebt.«[27]

[27] Ebd.

Das Eingreifen des heutigen Vorsitzenden rettete somit offenbar den Verein vor der Auflösung. Herr B hatte sich engagiert, hatte Wissen zur Problemlösung gebildet, die Situation des Vereins verbessert und damit die Anerkennung anderer Mitglieder erhalten. Dies prädestiniert ihn offenbar für Führungsaufgaben, denn heute organisiert er als Vorsitzender die Aktivitäten des Vereins und hat wesentlichen Anteil daran, dass dieser bis heute überlebt hat.

Kommt es aktuell zu Konflikten zwischen den Mitgliedern, so werden diese durch den ersten Vorsitzenden moderiert und geregelt, dabei ist er freilich derjenige, der die Richtung vorgibt und das letzte Wort hat und doch nie die Zufriedenheit seiner Gruppe aus den Augen lässt. Im Blick auf eine Kontroverse über die Gestaltung der Anlage berichtet Herr B:

> »Da hab ich gesagt: ›Nein, so nicht. Geht nicht‹ [...] Ich will es nicht, ich lass' es nicht zu. Ich bin derjenige, der die Verantwortung hat [...] als Vorsitzender. Und er hat das dann da so draufgebaut. [...] Und es sieht gleich besser aus, alle sind zufrieden mittlerweile und er selbst ja wohl auch. Er hat's ja dann auch eingesehen. [...] Man hat mal Differenzen, dann muss man darüber sprechen miteinander.«[28]

Der Vorsitzende nimmt sich als der Verantwortliche für den Verein wahr und sieht sich in dieser Position auch durch die Gemeinschaft gestützt. Auch wenn seine Ansätze und Vorgehensweisen gelegentlich auf Widerstand stoßen, schafft er es, die Gruppe von sich zu überzeugen und sich durchzusetzen. Dabei scheint er das große Ganze im Blick zu haben und sieht, was getan werden muss. Dies vermittelt er (B.) dementsprechend den Mitgliedern und verteilt Aufgaben an diese.

> »Ich hab' gehört oder gelernt, als Vorsitzender sollte man nicht nur alles machen, sondern auch mal delegieren! [lacht] [...] Aber ich möchte nicht delegieren in dem Sinne. Ich möchte an und für sich mit den Leuten sprechen und sagen: ›Könntest du vielleicht?‹ So ein bisschen höflicher... aber delegieren kann ich nur, wenn ich Untergebene habe. [...] Im Verein kann man schon 'n bisschen was in die Richtung machen, aber nicht in dem Sinne delegieren. [...] Ich versuche das zu leiten und gehe auf die Leute drauf zu. [...] Man muss als Vorstand diplomatisch sein.«[29]

Herr B baut auf seine Erfahrungen, verteilt die Aufgaben, wehrt sich aber gegen den Begriff des Delegierens. Seine hegemoniale Stellung in der Männergemeinschaft verlangt in seinen Augen Diplomatie, so dass er die Anforderungen, die er an die Mitglieder stellt, vorsichtig und geschickt formuliert. Er versucht also seine dominierende Stellung gleichsam zu verschleiern und ist sich dessen durchaus bewusst, genau wie die anderen Mitglieder sich dessen bewusst sind.

Der Vorsitzende erweist sich für die Gruppe und deren Arbeit unter anderem auch dadurch als wichtig, weil er mit seinem Können und Wissen einen wichtigen Beitrag für den reibungslosen Ablauf der Modellanlage leistet. Die Züge der Modelleisenbahnen werden durch ein Computerprogramm gesteuert, welches B pro-

[28] Ebd.

[29] Ebd.

grammiert. Nur er verfügt in der Gruppe über die hierfür notwendigen Kenntnisse und ist somit verantwortlich für die elektronische Steuerung der Anlage. Jede weitere Arbeit am Modell, wie beispielsweise der Entwurf des Streckenverlaufs, scheint von seiner Arbeit mit dem Computerprogramm abhängig zu sein und muss darauf abgestimmt werden. Die Mitglieder halten daher wiederholt Rücksprache mit dem Vorsitzenden und lassen ihre Arbeit am Modell bestätigen. Der Vorsitzende gibt den Rahmen für den Bau der Modellanlage vor und wird als der Verantwortliche herangezogen und in seiner Position von ihnen gestützt.

Frauen

Ist von einer homosozialen Männergemeinschaft die Rede, so gilt es nicht nur nach den Interaktionen innerhalb derselben, sondern vor allem auch nach der Rolle der Frauen zu fragen. Denn wiewohl physisch nicht präsent, stehen Frauen doch irgendwie ständig im Raum: als Projektionsfläche, als Rollenbild und als das Andere, ohne das die homosoziale Männergemeinschaft nicht denkbar wäre. Die Rolle ›Frau‹ wird an dieser Stelle also aus der Sicht der Vereinsmitglieder beleuchtet, wobei spätestens hier auf den denkwürdigen Titel dieses Beitrags Bezug zu nehmen ist: »Unsere Frauen kümmern sich dann eher um das leibliche Wohl...«[30]

Bei diesem Zitat handelt es sich um einen Satz, den ich beim ersten Zusammentreffen mit Mitgliedern des Eisenbahnvereins vernommen und mir – schon wegen seiner Prägnanz – gut gemerkt habe. Der Satz fiel als Antwort auf die Frage, ob und inwieweit die Ehefrauen und Partnerinnen der Vereinsmitglieder das Interesse für das Hobby ›Modelleisenbahn‹ teilten und Anteil an den Aktivitäten des Vereins nähmen. Genau dies allerdings ist nicht der Fall, weshalb der Verein als homosoziale Männergemeinschaft zu begreifen ist, wiewohl die grundsätzliche Offenheit für weibliche Mitglieder immer wieder betont wurde. Die Ehefrauen und Partnerinnen der männlichen Vereinsmitglieder sind indessen bei den gelegentlichen Ausflügen oder Veranstaltungen des Vereines durchaus präsent. Dann allerdings – und genau darauf zielt das Zitat ab – nicht als interessierte Mitreisende oder Teilnehmerinnen, sondern als ›Anhängsel‹ ihrer Männer. Dabei kümmern sie sich darum, worum Frauen sich aus Sicht der Männer zu kümmern haben: um die Verpflegung.

In Bezug auf das Hobby ihrer Männer zeigen die Ehefrauen und Partnerinnen laut Aussage der Mitglieder kein Interesse. Allerdings, so Herr D, übernähmen sie gelegentlich bestimmte Hilfsarbeiten auf dem Feld des Bastelns – beispielsweise das Bemalen kleiner Modellfiguren. Herr D begründete dies damit, dass es ihm selbst an Zeit und Geschick für diese Tätigkeit fehle, weshalb er diese und ähnliche Aufgaben an seine Frau weiterreiche. Diese male zwar bis zu einer Stunde lang an jeder einzelnen Figur, doch tue sie dies gerne und habe auch die hierfür notwen-

[30] Feldnotiz vom 23.01.2013.

dige Zeit zur Verfügung. Meine Nachfrage, ob das bedeute, dass sich seine Frau auch für Modelleisenbahnen interessiere, verneinte Herr D dezidiert, so dass am Ende unklar bleibt, ob und inwieweit seine Frau dies also tatsächlich gerne tut. Ob jedoch Frau D die Arbeit nun ihrem Mann zuliebe übernimmt und sich darüber ärgert, dass sie für eine einzige Figur eine Stunde Arbeitszeit aufwenden muss, ob sie diese Arbeit insgeheim gerne verrichtet und eigentlich lieber stärker in den Modelleisenbahnbau integriert sein würde, ob es eine Mischung aus beidem oder etwas völlig anderes ist, was Frau D dabei empfindet oder denkt, bleibt Spekulation. Aus der Perspektive von Herrn D ist dies freilich irrelevant, denn für sein Selbstverständnis und für seine Vorstellung von der Ordnung der Geschlechter ist die Zuteilung des Arbeitsauftrags und dessen Erledigung schlichtweg ›normal‹.

›Normal‹ ist aber auch, dass Frauen Aufgaben übernehmen, die Männer nicht zu übernehmen in der Lage sind oder nicht zu übernehmen in der Lage sein wollen – etwa die Bemalung von menschlichen Figuren, die im Maßstab 1:87 (Nenngröße ›H0‹) kaum eineinhalb Zentimeter groß sind. Gerade diese Normalität macht deutlich, wie bestimmte Tätigkeiten und Fähigkeiten an die Geschlechter gebunden und dadurch Unterschiede hervorgehoben werden, die Abbild eines hierarchischen Denkens sind, in dem der heterosexuelle Mann ganz oben verortet ist. Vor diesem Hintergrund darf zumindest vermutet werden, dass ein zum Beispiel durch die Malarbeit ausgelöstes gesteigertes Interesse von Frau D an der Modelleisenbahnbastelei diese Normalität in Frage und bei Herrn D das Bild von der Geschlechterordnung – und damit vielleicht sogar die Beziehung – empfindlich stören könnte.

Weshalb Frauen kein Interesse für das Hobby ›Modelleisenbahn‹ entwickeln und warum auch in Zeiten zunehmender Veränderungen in der Ordnung der Geschlechterrollen unter den am Vereinsbeitritt interessierten Personen keine Frauen sind, konnten mir die Vereinsmitglieder nicht erklären. Und ganz offensichtlich haben sich die Vereinsmitglieder dies bereits selbst gefragt, bevor ich dieses Thema in die Männergemeinschaft eingebracht habe. Als eine Vermutung über die Hintergründe, weshalb Frauen keinen Zugang zu diesem Hobby fänden, wurden die technischen Aspekte genannt, die mit der Modelleisenbahn untrennbar verbunden seien. Schließlich sei das Technische etwas, womit Frauen meist nichts anfangen könnten. Doch selbst dann, wenn die Technik keine unüberwindbare Hürde darstelle, sei das Hobby letztlich doch auf Männer zugeschnitten, denn das Spiel mit der Modelleisenbahn erfordere eine Menge Zeit und erhebliche finanzielle Mittel. Die implizite Logik dieser Argumentation ist, dass Frauen über die dabei angesprochenen Güter nicht im notwendigen Umfange verfügten...

Schluss

Die Mitglieder investieren Zeit und Kraft in den Verein. Das Vereinsleben ist klar strukturiert und gibt einen festen Rahmen vor, innerhalb dessen individuelle Rollen in Abhängigkeit von Talenten und Kompetenzen ausgehandelt werden. Im We-

sentlichen orientieren sich die Mitglieder des Vereines an Verhaltensmustern, die mit traditionellen gesellschaftlichen Ordnungen korrespondieren. Der Verein kann daher als ein Zufluchtsort verstanden werden, in dem Rollen klar zugeordnet und die Regeln, nach denen das Zusammenleben funktioniert, bekannt sind. In der stabilen, homosozial-männlichen Gemeinschaft erleben die Vereinsmitglieder Sicherheit und treffen auf Männer mit gleicher Interessenlage. Durch gleichgerichtetes Engagement und geteiltes Expertenwissen wird gleichermaßen eine Gemeinschaft konstituiert und der Wettbewerb unter den Mitgliedern induziert. In der Gemeinschaft erleben sich die Mitglieder hinsichtlich ihres Interessengebietes als ›verstanden‹, können sich ihrer Ansichten wechselseitig vergewissern und erfahren für ihre außerhalb des Kreises von Eisenbahnfreunden wenig geschätzten Kompetenzen Anerkennung. Der erste Vorsitzende nimmt in diesem Gefüge eine wichtige, strukturierende Position ein. Er leitet die Gruppe und wird von dieser in seiner hegemonialen Stellung unterstützt. Er übernimmt Verantwortung und legt den Mitgliedern gegenüber ein diplomatisches Verhalten an den Tag, was diesen wiederum Sicherheit und Anerkennung bietet.

Frauen sind aus den Vereinsstrukturen nicht per se ausgeschlossen, haben bislang aber als Mitglieder keinen ›ordentlichen‹ Platz im Verein eingenommen. Kommen sie im Vereinsleben vor, dann eher als Zaungäste, welchen ein beschränktes Aufgabenspektrum zugewiesen wird. Frauen sorgen demnach für Proviant und werden von ihren Männern für untergeordnete gestalterische Assistenztätigkeiten eingeteilt, bleiben jedoch bei technischen Aufgaben und bei der eigentlich gestalterischen Arbeit des Anlagenbaus außen vor. Und da die Ehefrauen und Partnerinnen der Vereinsaktivisten an den wöchentlichen Sitzungen nicht teilnehmen, sind diese Frauen nicht Teil der Gemeinschaft. In diesem Sinne schafft der Eisenbahnverein als homosoziale Gemeinschaft einen Ort, an dem männliche Hegemonie unbewusst gelebt wird, unreflektiert anerkannt und unausgesprochen-selbstverständlich angestrebt wird.

Literatur

BOURDIEU, Pierre, Die männliche Herrschaft. In: Irene Dölling/Beate Krais (Hg.), Ein alltägliches Spiel. Geschlechterkonstruktion in der sozialen Praxis. Frankfurt/M. 1997, S. 153–217.

CONNELL, Raewyn, Der gemachte Mann. Konstruktion und Krise von Männlichkeiten. Wiesbaden [3]2006.

GOFFMAN, Erving, The arrangement between the sexes. In: Theory and Society 4 (1977) 3, S. 301–333.

HÖRZ, Peter F. N., Männerträume vom besseren Leben. In: Psychologie heute 8/1997, S. 59–63.

MEUSER, Michael, Hegemoniale Männlichkeit. Überlegungen zur Leitkategorie der Men's Studies. In: Brigitte Aulenbacher (Hg.), FrauenMännerGeschlechterforschung. State of the Art. Münster 2006, S. 160–171.

MEUSER, Michael, Männerwelten. Zur kollektiven Konstruktion hegemonialer Männlichkeit (Schriften des Essener Kollegs für Geschlechterforschung, Heft 2). Essen 2001.

Wellenreiter im Alternativformat: Zu Strukturen und Perspektiven der aktuellen Eisenbahnbegeisterung

Manfred Seifert

Eigensinn? Selbstverwirklichung? Die Eisenbahnbegeisterung

> »Einmal am Tag sieht es so aus, als sei das Staatsvolk der Bundesrepublik Deutschland ein Volk: um 20 Uhr, da schauen alle zusammen die Tagesschau. Aber schon um 20 Uhr 15 wird aus dem Volk wieder ein Flickenteppich von Stämmen und Unterstämmen, die kaum etwas voneinander wissen. Unbekannt sind dem revierlosen Waidmann die Leiden des jungen Skaters, vom Kampf gegen die Windschattenseuche bei den Triathleten hat der Telefonkartensammler noch nie etwas gehört. Doch Wissen, Grundwissen jedenfalls, über die Sorgen und Nöte, Macken und Rituale der Spezialinteressierten ist frei erhältlich: an jedem gutsortierten Zeitschriftenbestand. Kaum ein Hobby oder Interesse muß inzwischen ohne seine Spezialzeitschrift auskommen; in ihnen werden die Richtlinien für korrektes Gruppenverhalten ausgegeben, die Unverzichtbarkeit des je eigenen Tuns hervorgehoben und dem bösen Feind der Kampf angesagt.«[1]

So moderiert der Schmutztitel des von dem Sozialwissenschaftler und Rundfunkjournalist Burkhard Scherer im Jahr 1995 herausgebrachten Buchs mit dem Titel »Auf den Inseln des Eigensinns. Eine kleine Ethnologie der Hobbywelt« sein Thema an. In diesem Buch liefert Scherer 49 Beispiele von »Teilpopulationen«, wie er die skizzierten Hobbymilieus nennt: Militariasammler, Waffennarren, Angler, Kleingärtner, Biker, Drachenflieger, Katzenliebhaber, die Flash-Opel-Szene und: Modelleisenbahner.

---

[1] SCHERER, Inseln des Eigensinns, 1995, S. 2.

Berichte über skurrile Zeitgenossen, Eigenbrötler und Leute mit ausgefallenen Hobbys haben seit den 1990er Jahren im Print- und Fernsehjournalismus Konjunktur. Die sich hierüber manifestierende binnenexotisch ausgerichtete Neugier auf Zeitgenossen, denen eine Appetenz zu Handlungspfaden jenseits der üblichen Standards eigen ist, wird dabei gerne auch von einem pejorativen Unterton begleitet.[2] Der Eigensinn als Lebensstil prägendes Subjektverhältnis außerhalb des gesellschaftlichen Mainstreams hat, so scheint es aufs Erste, in den säkularisierten und von Individualisierung gekennzeichneten postindustriellen Gesellschaften westlicher Prägung zugenommen. Die wachsende Virulenz dieses Eigensinns präsentiert sich im Wesentlichen als Effekt des Strebens nach Selbstverwirklichung im Zuge des modernen Individualismus.[3] Während sich gesellschaftlich-kulturelle Eigensinnigkeit daher heute tendenziell auf alle Kulturbereiche beziehen kann und in gesellschaftsweiter Streuung auftritt, war sie in langen historischen Perioden an die religiöse Dimension gebunden, oder es war eine Randstellung beziehungsweise Außenseiterrolle zur ständischen Gesellschaftsordnung nahegelegt.[4]

Passt nun auf die aktuelle Eisenbahnbegeisterung überhaupt das Interpretament der eigensinnigen Kulturäußerung? Wenn man die beiden Milieus der Eisenbahnliebhaber im Modellbaubereich sowie im Bereich der Dampflok- und Schmalspurnostalgie betrachtet, mit ihren eigenen Vergesellschaftungsformen in Vereinen und Verbänden, mit dem auf die Sonderinteressen von Eisenbahnfreunden reagierenden Zeitschriftenmarkt, mit der begleitenden Internetpräsenz des Themas, mit speziellen Veranstaltungen, mit darauf ausgerichtetem Produktangebot und Tourismusofferten, dann spricht einiges dafür. Allerdings bleibt dieser interpretative Zugang mit seiner zugrundeliegenden Differenzlogik zu sehr einer phänomenologischen Perspektive verhaftet, indem er darauf basiert, die Elemente und die Architektur der Abweichung zu vermessen. Und er ist zu oberflächlich, da der Feststellung von Differenz und Eigensinn in aller Regel nicht die Untersuchung der Hintergründe folgt und keine Gesellschaftsanalyse angeschlossen wird. Diesen Weg möchte ich im Folgenden ein Stück weit beschreiten.

---

[2] Siehe hierzu exemplarisch DÜRNSTEINER, Österreicher mit Pfiff, 1995. Zu skurrilen Hobbys siehe auch die Doku-Reihe »Mein Mann, sein Hobby und ich« TV-Produktion, Kabel eins, 2009–2012, online präsent unter www.fernsehserien.de/mein-mann-sein-hobby-und-ich/ (21.12.2014).

[3] SCHLETTE, Idee der Selbstverwirklichung, 2013.

[4] BOEHNCKE/JOHANNSMEIER, Buch der Vaganten, 1987; HERGEMÖLLER, Randgruppen, 1994; IRSIGLER/LASSOTTA, Bettler und Gaukler, 1996; SCHINDLER, Widerspenstige Leute, 1992. Zu religiös grundiertem Eigensinn siehe exemplarisch HARTINGER, Katholische Volkskultur, 2004; DIÖZESANMUSEUM FREISING (Hg.), Seelenkind, 2012. Als aufschlussreiches Beispiel für lebensweltliche Strategien siehe auch BURGER-KNAPP, Bäuerin, o. J., S. 38.

Zur historischen Entwicklung der Eisenbahn

Bevor ich mich dem Sonderinteresse[5] der Eisenbahn-Liebhaberschaft näher zuwende, möchte ich den Blick auf den historischen Entwicklungsgang des technischen Systems ›Eisenbahn‹, insbesondere in Deutschland, lenken, da dieser – wie zu zeigen sein wird – den Rahmen und Orientierungsmaßstab für die kulturgeschichtliche Entfaltung der Eisenbahnbegeisterung darstellt.

Die Eisenbahn ist ein Produkt des Industriezeitalters.[6] Ihre Ausgangskomponenten sind einerseits die Entwicklung von Schienenwegen im Bergbau (englische Kohlegruben), in dem Pferdebahnen seit dem 18. Jahrhundert das Abbaumaterial beförderten, und andererseits die Dampfmaschine. Erste Experimente mit Dampfmobilen erfolgten zwischen 1770 und 1830 in Frankreich, England und Amerika. Der englische Ingenieur Richard Trevithick setzte im Jahr 1804 eine Dampfmaschine auf vier Räder und entwickelte so die erste Dampflokomotive der Welt. Das eigentliche Eisenbahnzeitalter begann jedoch erst im Jahr 1829, als in Amerika die Strecke von Baltimore nach Elliots Mills eröffnet wurde. In Deutschland begann das Eisenbahnzeitalter offiziell am 7. Dezember 1835 mit der Eröffnungsfahrt der Ludwigseisenbahn zwischen Nürnberg und Fürth.

Die mit dieser Technik sich eröffnenden wirtschaftlichen Perspektiven von Mobilität und Massengütertransport (erst nachgeordnet rangierte der Personentransport) entfachte ein Eisenbahnfieber: Kapitalkräftige Privatleute finanzierten die Planung und den Bau weiterer Strecken. Sie hatten dabei die Postgesellschaften, Kanalbetreiber und das traditionelle Transportgewerbe und Transporthandwerk zu Gegnern, denen in der Eisenbahn eine machtvolle Konkurrenz erwuchs. Die Eisenbahn löste schließlich eine Mobilitätsrevolution aus. So verkehrten etwa zwischen Augsburg und München im Mai 1839 in Postkutschen nur 339 Menschen, zwei Jahre später fuhren zwischen beiden Städten im gleichen Zeitraum auf der Eisenbahn schon 31.622 Fahrgäste mit.

Mit der Ausbreitung von Schienenstrecken wuchsen auch die Planungen von Streckennetzen. Machtvolle private Eisenbahngesellschaften planten lange noch dezentral. Staatsbahnen wurden im Deutschen Reich erst nach der Revolution von 1848 gegründet. Nach der deutschen Reichseinigung von 1871 entstand in den einzelnen Bundesstaaten eine Reihe von staatlichen Länderbahnen. Damit rückte die Zentralplanung mehr und mehr gegen den regionalen Wildwuchs in den Vordergrund. Nach dem Ersten Weltkrieg wurden die Länderbahnen an das Reich übertragen und in der 1924 gegründeten Deutschen Reichsbahn zu einem einzigen Staatsunternehmen zusammengefasst, das den größten Teil des Eisenbahnverkehrs

[5] »Der Hobbyraum jedenfalls ist das Terrain der explodierenden Sonderinteressen«, so resümiert Burkhard Scherer seine Erkenntnisse beim Ausflug in die Hobbywelten im Nachwort seines Buches im Sinne der Differenzlogik. SCHERER, Inseln des Eigensinns, 1995, S. 158.

[6] Zum Folgenden siehe ROTH, Jahrhundert der Eisenbahn, 2005; BREUNINGER/MIETH, Verkehrsmuseum Dresden, 2012, S. 88–102, 118, 124–129, 138, 164, 188, 192–193. Die wahrnehmungsgeschichtliche Perspektive wird behandelt bei SCHIVELBUSCH, Geschichte der Eisenbahnreise, 1977.

in Deutschland übernahm. Bereits im Lauf der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts beeinflusste die Eisenbahn die Stadtentwicklung in wirtschaftlicher und architektonischer Hinsicht merklich. Und das sich schnell entwickelnde Eisenbahnsystem unterstützte Mobilität und Migration, die vor 1900 ein nicht gekanntes Ausmaß annahmen.

Hinsichtlich der Prozessenergie traten erst zur Jahrhundertwende Lokomotiven mit Elektroantrieb neben die Dampflokomotiven, erst 1950 beschloss die Bundesbahn dann auch die systematische Ausdehnung des elektrischen Netzes. In Mitteleuropa, vor allem in Deutschland, konnte sich die Diesellokomotive im Wesentlichen erst nach dem Zweiten Weltkrieg durchsetzen. Die jüngere Phase des Fernverkehrs wurde mit der Einführung des Inter City Express' (›ICE‹) beschritten, der im Jahr 1991 in Betrieb genommen wurde und neue Standards bezüglich Geschwindigkeit und Komfort setzen sollte. Der ›ICE‹ sollte insbesondere eine Antwort auf den seit 1885 kontinuierlich ansteigenden Automobilverkehr und den seit den 1980er Jahren exponentiell zunehmenden (innerdeutschen) Flugverkehr bilden. Namentlich der Automobilverkehr wurde im Laufe des 20. Jahrhunderts zu einer machvollen Alternative zur Eisenbahn, denn er gewährte das individuelle, von Fahrplänen und Streckenbindungen befreite Reisen. Infolgedessen bekam die Eisenbahn mit ihren Apparaturen und Anlagen für breitere Bevölkerungskreise zunehmend den Geruch eines überalterten, mehr und mehr binnenexotisch anmutenden Verkehrsmittels. Dies gilt vor allem für Westdeutschland.

In Ostdeutschland verlief die Entwicklung deutlich anders: Die DDR blieb Zeit ihres Bestehens ein Eisenbahnland.[7] Allerdings hatte die sowjetische Besatzungsmacht bis in die 1950er Jahre einen beträchtlichen Teil des Eisenbahnmaterials als Reparationsleistung gefordert und außer Landes gebracht. Bei zahlreichen Hauptbahnen wurde das zweite Streckengleis demontiert und das solcherart gewonnene Material in die Sowjetunion transportiert. Nicht zuletzt wurden die seinerzeit noch relativ neuen Elektrolokomotiven und Einrichtungen der Bahnstromversorgung als Reparationsleistungen eingefordert.[8] Die Schmalspurbahnen sowie deren altes Rollmaterial blieben davon jedoch weniger berührt.

Ungeachtet dieser schwierigen Bedingungen des Neuanfangs nach 1945 blieb die Eisenbahn in der DDR das wichtigste Transportmittel, und noch 1989 wurden in der DDR 40 Prozent aller Transportleistungen im Personenverkehr auf der Schiene erbracht. Um Ressourcen zu schonen und vor allem den Treibstoffverbrauch insgesamt zu drosseln, förderte die DDR die Nutzung der Eisenbahn, zum Beispiel durch besonders niedrige Tarife für Zugfahrkarten. Da auch die Frage der Rohstoffe entscheidend war, setzte die ostdeutsche Reichsbahn zunächst auf billiges Öl aus der Sowjetunion und entwickelte entsprechende Diesellokomotiven. Nach der Ölkrise 1974 verlangte der ›große Bruder‹ jedoch Devisen für Rohöl,

---

[7] BREUNINGER/MIETH (Hg.), Verkehrsmuseum Dresden, 2012, S. 205–240. Für wertvolle Hinweise danke ich Peter F. N. Hörz.

[8] Siehe hierzu KOPPER, Deutsche Reichsbahn, 1999.

woraufhin die Reichsbahn versuchte, ihr Streckennetz zu elektrifizieren. Hierbei erwies sich allerdings die Einfuhr von Kupfer für die Oberleitungen, das ebenfalls in Devisen bezahlt werden musste, als problematisch. Bis kurz vor dem Ende der DDR blieben deswegen Dampflokomotiven bei der Deutschen Reichsbahn unverzichtbar. Und die besonders im industriell dicht erschlossenen Land Sachsen und in mittelgebirgigen Regionen Ostdeutschlands seit dem 19. Jahrhundert existierenden Schmalspurbahnen behielten bis 1989 ihre Funktion als alternatives Verkehrsmittel zu den nur in beschränktem Umfang vorhandenen Lastkraftwagen und Bussen im Güter- und im Personenverkehr. Zudem wirkten schon zu DDR-Zeiten Eisenbahnfreunde gegen die Stilllegung von Schmalspurstrecken und erreichten damit letztlich, dass ein Teil dieser Bahnen als Denkmale der Verkehrs- und Industriegeschichte erhalten geblieben sind. Diese Bahnen und ihre Strecken sind deshalb bis in die jüngste Vergangenheit ein alltägliches Verkehrsmittel geblieben und konnten besonders in touristisch attraktiven Regionen in Einzelfällen bis zur Gegenwart einen täglichen fahrplanmäßigen Betrieb mit hauptberuflich beschäftigtem Personal aufrechterhalten[9] – eine Erscheinung, die in Westdeutschland nur in einem Ausnahmefall[10] bis zur Gegenwart überlebt hat.

Zur Geschichte der Eisenbahnbegeisterung

Die aus Liebhaber-Interesse entfaltete Beschäftigung mit der Eisenbahn als private Zuwendung jenseits beruflicher Verpflichtungen beziehungsweise im wachsenden Freizeitbereich steht in deutlicher Korrespondenz zur originalen Eisenbahn.[11] So setzte die nicht-professionelle, populäre Beschäftigung mit der Eisenbahn um die 1870er/1880er Jahre ein – zu einem Zeitpunkt also, als die erste Generation von Lokführern in den Ruhestand trat. Mit ihrem Ausstieg aus dem Berufsleben, in dem sie als ausgebildete Herrscher über groß dimensionierte Maschinen einen öffentlich anerkannten Status genossen hatten, setzte die Verklärung ihres vormaligen Berufsmetiers ein. Als Senioren unterstützten Sie die Verbreitung von Kinderspielzeug mit Eisenbahnmotiven. Und der Lokführerberuf wurde aufgrund seiner hochidealisierten Aura für männliche Jugendliche bis zur Mitte des 20. Jahrhunderts zum Traumberuf.[12]

---

[9] Vgl. HÖRZ/RICHTER, Denkmale, 2014.

[10] Diesen Ausnahmefall stellt die knapp zwei Km lange Chiemseebahn zwischen Prien-Stock und Prien Chiemseebahnhof dar. Siehe hierzu die Internetpräsenz der Chiemsee-Schifffahrt Ludwig Feßler KG, die auch Betreiberin der Bahn ist, unter http://www.chiemsee-schifffahrt.de/de/main/chiemseebahn.htm (20.12.2014).

[11] Für aufschlussreiche Informationen zu diesem Abschnitt danke ich Herrn Sven Bracke, Kustos Eisenbahn am Verkehrsmuseum Dresden (Gespräch vom 15.06.2013).

[12] Siehe etwa die Anfang der 1960er Jahre erstmals und seither in zahlreichen Auflagen erschienenen Kinderbücher des Schriftstellers Michael ENDE, Jim Knopf und Lukas, 1960; DERS. Jim Knopf und die Wilde 13, 1962. Zu Eisenbahnen als historischem Kinderspielzeug siehe exemplarisch BÄCKER, Blechspielzeug Eisenbahnen, 1982. Zur Entwicklung des Modelleisenbahnbaus bis zur Gegenwart am Beispiel der Firma ›Märklin‹ siehe ADRIANI/ZSCHALER, Mythos Modelleisenbahn, 2003; ECKERT,

Die ehemaligen Eisenbahner gründeten in der Folge auch Eisenbahn-Kameradschaften und widmeten sich der Traditionspflege sowie ab etwa 1910 dem Bau von Modellanlagen.[13] Einen besonderen Aufschwung erfuhr diese erwachsene Eisenbahnbegeisterung nach 1945, als viele pensionierte beziehungsweise verrentete Eisenbahnbedienstete angesichts der Modernisierungen im Schienenverkehr ihre persönliche berufliche Vergangenheit verklärten und die Erinnerung an die ›guten alten Zeiten‹ pflegten. In Eisenbahnervereinen, -clubs und -kameradschaften entstanden so unter anderem Modelleisenbahnanlagen, die sich heute im öffentlichen Raum befinden. Zum einen haben in einigen Museen solche Modellanlagen ihre Heimstatt gefunden und sind solchermaßen auch Teil der Ausstellung geworden. So etwa im Hamburg-Museum, wo ein 1931 von Gymnasiasten gegründeter Modelleisenbahnverein seit 1949 seine Spur-›I‹-Anlage im Dachgeschoss des Museums betreibt,[14] oder im Dresdner Verkehrsmuseum, wo sich seit um 1970 eine Spur-›0‹-Anlage befindet.[15] Zum anderen finden sich Eisenbahnmodellanlagen seit den 1980er Jahren verschiedentlich auch in den Hallen großer Bahnhöfe, wo sie im Zuge der Umgestaltung dieser Bahnhöfe zu Erlebnismeilen mit breitem Einkaufsangebot und Familienorientierung als funktionsfähige Anlagen in Glaskästen aufgestellt worden sind. So zum Beispiel in Dresden, in Leipzig, in Heidelberg, Hamburg oder Kiel.[16]

Die klassischen Spielzeugeisenbahnen wurden bereits Anfang des 20. Jahrhunderts in den Nenngrößen ›I‹ (Maßstab 1:32) und ›0‹ (Maßstab 1:45) in größerem Umfang gebaut. Bekannte Hersteller waren etwa ›Bing‹ und ›Märklin‹. Mit der sukzessiven Verkleinerung der Modelleisenbahnen seit Ende des Zweiten Weltkriegs infolge der Entwicklung neuer Produktionstechnologien ging die Diffusion der Modelleisenbahn und deren massenhafter Einzug in die privaten Räume einher, denn die immer kleiner werdenden Bahnen fanden zunehmend auch in Wohnstätten Einzug, wo die Platzverhältnisse den Aufbau von Anlagen der Nenngrößen ›I‹ oder ›0‹ nicht erlaubten.[17]

Legende, 2009. Modelle und architektonische Zitate von Eisenbahnen finden sich auch auf Spielplätzen und in der architektonischen Ausstattung von Kindergärten (z. B. das 1960 errichtete Gebäude der Kinderkrippe »Rasselbande« in Dresden – hierzu KLEPPISCH, Kinderträume, 2013.

[13] Siehe die Einträge unter dem Stichwort »Eisenbahner Traditionsvereine« unter http://www.google.de (22.03.2014).

[14] http://mehev.de (20.12.2014).

[15] http://verkehrsmuseum-dresden.de/de/modelleisenbahn-anlage.html (20.12.2014).

[16] Eigene Recherchen.

[17] Zu der komplexen Welt der Maßstäbe von Modelleisenbahnen siehe auch den Artikel »Maßstäbe der Modelleisenbahn« auf Wikipedia unter http://de.wikipedia.org/wiki/Maßstäbe_der_Modelleisenbahn (20.12.2014).

Typologie der Eisenbahnbegeisterung heute

Die Eisenbahnbegeisterten unserer Gegenwart lassen sich grundsätzlich nach zwei Typen differenzieren.[18] Da sind zum einen die Modelleisenbahnfans, die sich grob in zwei Kategorien unterteilen: einerseits in die *Sammler*, die keine eigenen Anlagen aufbauen. Diese Gruppe kauft in der Regel nur Ursprungsversionen der einzelnen Loks ohne zusätzliche Anbauteile. Sie legen häufig Wert auf die Vollständigkeit ihrer Sammlung. Andererseits sind da die *Modellbauer*: Sie verwirklichen ihre Kreativität in technisch ausgefeilten Anlagen mit codierten Zügen, die sich einzeln steuern lassen oder bauen mit vielen kleinen Details die Wirklichkeit nach. Dabei ist die Detailliebe oft auf Lokmotiv- oder Waggonmodelle aus nur einer bestimmten Epoche gerichtet; oder es werden in der Gestaltung der Anlage bestimmte Episoden nachgestellt.

Seit Ende der 1970er Jahre hat der Modelleisenbahnbereich einen deutlichen Wechsel der Alterskohorten erlebt: Während früher die Modelleisenbahn schwerpunktmäßig ein Spielzeug der Kinder und Jugendlichen war, hat sich der Liebhaberkreis heute auf die Generation ab 30 Jahren verlagert. Entsprechend stellen heute Zeit, Geld, Platz und technischer Verstand die wichtigsten Faktoren beider Fraktionen von Eisenbahnmodellfans dar. Einige investieren im Jahr bis zu 20.000 Euro in ihr Hobby. Insgesamt jedoch ist der Kundenkreis von Modellbahnprodukten in den vergangenen Jahrzehnten deutlich geschrumpft, was die Modellbahnproduzenten spürbar in Bedrängnis gebracht hat.

Den Eisenbahnmodellfans stehen als zweiter Typ der Eisenbahnbegeisterten, die *Fans von Nostalgiefahrten und Museumseisenbahnen* gegenüber, die sich aus sämtlichen Altersgruppen rekrutieren und mitunter heute mehr Anziehungskraft auf Jugendliche ausüben als die Modelleisenbahn. Die Dampfbahntechnik und deren multisensorische Erlebbarkeit (optische Wahrnehmung von Rauch, Dampf und beweglicher Mechanik, Geruch von Rauch und Öl, akustische Wahrnehmung der Fahrgeräusche) bilden gerade auch für junge Leute heute eine attraktive Erlebniswelt, so dass die auf Nostalgiefahrten mit Dampflokomotiven und Museumsbahnen mit Dampfbetrieb ausgerichtete Begeisterung aktuell stark im Anwachsen begriffen ist. Hinzu kommt, dass solche Bahnen heute oft stark in regionale touristische Angebote eingebunden sind und von daher nicht nur explizite Eisenbahnliebhaber zu Ihrer Kundschaft zählen. Dafür sorgt die romantische Aura, unter der diese historische Technik aufgrund ihrer deutlichen Distanz zum modernen Eisenbahnsektor betrachtet wird: auf einer Schmalspurbahntrasse durch eine ländlich geprägte Kulturlandschaft mit einer Dampfzuggarnitur zu fahren, ist ein stark zur gängigen Lebenswelt kontrastierendes Erlebnis, das von daher seine bezwingende Attraktivität als historisierender Gegenweltentwurf bezieht.[19]

---

[18] Die Typologie ist maßgeblich angeregt durch LAUINGER, Faszination und Leidenschaft, 2003, S. VII.

[19] Vgl. HÖRZ/RICHTER/ERDMANN/BEHLER, Männer auf der Dampflokomotive, 2013; HÖRZ/RICHTER, Technical monuments, 2011.

Die beiden Typen von Eisenbahnfans, also die in zwei Gruppen gegliederten Modelleisenbahnfans und die Freunde von Nostalgiefahrten und Museumsbahnen sollen im Folgenden hinsichtlich ihrer Interessenlage und Handlungspraxis noch etwas näher charakterisiert werden.

Für die *Modelleisenbahnfans* ist ein Simulationsvorgang von zentralem Interesse, der darin besteht, die große Bahnwelt möglichst naturgetreu verkleinert nachzubauen.[20] Dabei stellen sich jedoch grundsätzlich zwei Problembereiche: Als erster Problembereich präsentiert sich die Realisierung einer durchgängigen Maßstäblichkeit. Denn »allseitig maßstabsgetreu verkleinerte Wagen wirken auf Modellanlagen einfach zu lang, was damit zusammenhängen soll, daß die Krümmungsradien von Modellschienen aus Raumersparnisgründen geringer sind, als es der Maßstab der Modelle vorgibt.«[21] Deshalb werden diese Probleme in den Leserbriefen der Modellbau-Zeitschriften immer wieder diskutiert und in Artikeln Lösungsvorschläge angeboten. Hieran schließen Ansprüche an eine möglichst realitätsnahe Prozess-Simulation der Modelleisenbahnen an. Exemplarisch sei auf das lange Zeit thematisierte Problem hingewiesen, dass Modelldampfloks mit der elektrischen Antriebsenergie nicht nur eine unrealistische Geräuschkulisse produzieren, sondern auch ohne Dampfausstoß funktionieren. Zumindest die Absenz des Dampfausstoßes ist inzwischen behoben. Denn es gibt mittlerweile Einbausätze für Dampferzeugung auf dem Markt, die den »Umbau für vorschriftliches Qualmen im Stand und in allen Fahrstufen« ermöglichen.[22] Ein zweiter Problembereich eröffnet sich auf dem Gebiet der Umgebungsgestaltung des Modellschienennetzes. Von der maßstäblich richtigen Wahl der Siedlungsformate (Häuser, Menschen) und Verkehrsformate (Straßen, Personen- und Lastkraftwagen inklusive ihrer Transportgüter) bis hin zu kulturlandschaftlichen Details (Sträucher und Bäume, Zäune etc.) reichen hier die Herausforderungen, die immer wieder in den einschlägigen Gazetten diskutiert werden.[23]

Das schwindende Interesse am Modellbau bei der jungen Generation erklärt sich für Insider damit, dass

1) sowohl für den Anlagenbau wie für das Sammeln von Zuggarnituren ein stabiles Interesse sowie die Fähigkeit zur geduldigen Konzentration beim möglichst detailgenauen Modellieren erforderlich sind, was von der jüngeren Generation, die in eine Medienwelt der starken Reizüberflutung enkulturiert ist, nicht mehr geleistet werde;

[20] Burkhard Scherer spricht von »Simulationsproblemen«. SCHERER, Inseln des Eigensinns, 1995, S. 69.

[21] Ebd.

[22] Ebd. S. 69–70. Auch das Problem der Simulation ›authentischer‹ Fahrgeräusche ist von den Herstellern wiederholt zu lösen versucht worden. Siehe etwa unter http://www.maerklin.de/de/produkte/sondereditionen/meilensteine/bigboy.html und http://www.maerklin.de/de/produkte/sondereditionen/meilensteine/bigboy/bigboyflash.html (20.12.2014).

[23] Siehe beispielweise die Zeitschriften Die Garten Bahn 3/2013, S. 20–24; Modell Eisenbahner 62/6 (2013), S. 54 und 61.

2) sich die Umgangsmöglichkeiten mit Modellbahnen als begrenzt erweisen, denn sie lassen sich sammeln, auf- und ausbauen und dann eben fahrtechnisch in Betrieb nehmen – weitere Aktionsformen oder Präsentationsmuster sind nicht ausführbar. Modelleisenbahnen bilden damit einen relativ unflexiblen sachkulturellen Phänomenbereich, der kaum Optionen für flexible Umgangs- und Gestaltungsweisen erlaubt und zudem wenig Gelegenheit zu sozialer Kommunikation bietet. Dies stelle angesichts des Hypes sozialer Netzwerke und wechselnder Aufmerksamkeitspotenziale eine Hürde dar;

3) die generelle Distanzierung von der Organisation in Vereinigungen und Bindungen sowie die verbreitete Zurückhaltung bei der Übernahme von Verantwortlichkeit in sozialen Nahraumkonfigurationen den Eintritt in Modellbahnvereine unattraktiv erscheinen lasse.[24]

Für die *Fans von Dampfeisenbahnen* hingegen bilden die besondere Form der Dampfbahntechnik sowie das Erleben von – inzwischen historischer – Originaltechnik mit ihren Möglichkeiten multisensorischer Erfahrbarkeit eine attraktive Erlebniswelt, die sowohl Erwachsene als auch Senioren (vielfach aus nostalgischem Interesse) anspricht, aber auch und gerade für junge Leute eine attraktive Erlebniswelt mit binnenexotischer Perspektive bietet. Dafür sorgt die deutliche Distanz dieser historischen Technik zu modernen technischen Gerätschaften, die – zumal wenn sie von Computern gesteuert werden – miniaturisiert oder hinter alltagsweltlich angepassten Designoberflächen verborgen sind, in ihrer technischen Verfasstheit und gar in ihrer maschinellen Verfahrenslogik nicht mehr sensorisch wahrnehmbar und kognitiv erfahrbar sind. Moderne Objekte sind aus diesem Grund oft intransparent in arbeitsteilig organisierte ›Große Technische Systeme‹ eingebunden, deren Operieren sich hinter Displays verbirgt, die global verbreitet und oft virtualisiert sind.

Objekte aus historisch früheren Entwicklungsphasen drohen in der Gegenwart in ihrer geschichtlichen Potentialität oft verdeckt und verkannt zu werden. Denn durch die ihnen entgegengebrachten Erwartungen eines auf Erlebnis, Binnenexotik und Ästhetisierung hin enkulturierten Publikums werden vergangene Technikwelten ebenso wenig gemäß ihrer ursprünglichen kulturellen und funktionalen Einbettung erschlossen und aufgefasst wie durch das gegenwärtige gesellschaftliche Selbstverständnis, das sich den vergangenen, obsolet gewordenen Objekten in den eigenen Techniken und Praktiken überlegen wähnt. Für die Dampfeisenbahnen als markant beeindruckende maschinelle Großgeräte gilt dies nicht. Ihre unmittelbar erfahrbare materielle und mechanische Maschinenleistung beeindruckt vielmehr als ein stark zur gängigen Lebenswelt kontrastierendes Erlebnis.[25]

Die bei Interessenten an Modelleisenbahnen und Dampfeisenbahnen grob skizzierbaren Orientierungen, Haltungen und Einstellungen legen mit ihren deut-

---

[24] LAUINGER, Faszination und Leidenschaft, 2003.

[25] A. L., Durango, 2013, S. 4–9; HÖRZ/RICHTER/ERDMANN/BEHLER, Männer auf der Dampflokomotive, 2013.

lich registrierbaren Dimensionen des Spielerischen und des Erlebnishaften zwei Perspektivierungen der Eisenbahnbegeisterung nahe, die jenseits alltagskulturell verankerter, klischeehafter Einschätzungen über diese Personenkreise in Richtung eigensinniger Sonderlinge auf gesellschafts- und kulturwissenschaftlich fundierte Facetten (spät)moderner Verfasstheit der Alltagsorientierungen und Einstellungen verweisen. In der Überzeugung, dass diese beiden Perspektivierungen einen angemessenen und zugleich vertiefenden Einblick in die gesellschaftlich-kulturellen Grundlagen der Eisenbahnbegeisterung erlauben, werden sie im Folgenden als Interpretationsangebote vorgestellt und diskutiert.

Eisenbahnbegeisterung und Erlebnisorientierung

Im Kontext der sozioökonomischen Veränderungen der Lebenswelten hochindustrialisierter Gesellschaften zu solchen postindustrieller Dienstleistungsökonomien verlaufen seit Mitte des 20. Jahrhunderts gesellschaftsweite Prozesse der Säkularisierung, des Wertewandels und der Pluralisierung. Eine relevante Veränderung wird im Bereich der Lebensauffassung identifiziert, die seither einer innenorientierten Umdeutung unterliegt, welche sich im Gewand der Erlebnisorientierung entfaltet. Demnach leiten nicht mehr Vorgaben, sondern Wahlmöglichkeiten das subjektive Handeln. Und die Menschen legen diesen Wahlmöglichkeiten ästhetische und psychophysische Kriterien zugrunde. ›Ästhetisch‹ steht hierbei für eine Orientierung an Angeboten, die man als schön oder als angenehm empfindet. ›Psychophysisch‹ meint den deutlichen Bezug unter anderem zur emotionalen Verfassung sowie zum körperlichen Befinden. Der in diesem Zusammenhang von dem Bamberger Soziologen Gerhard Schulze geprägte Begriff der »Erlebnisgesellschaft« soll diese relativ große Bedeutung von Erlebnissen für den Aufbau der Sozialwelt bezeichnen.

Schulze geht davon aus, dass sich in den westlichen Wohlstandsgesellschaften gegenwärtig ein offensichtlicher Wandel der kulturellen Praktiken und Werthaltungen vollzieht, der sich nicht nur an der Oberfläche des gesellschaftlichen Lebens abspielt, etwa in Form gesteigerter Konsum- und Freizeitangebote. Vielmehr erkennt er hier eine tiefer in das soziale System und vor allem in das psychische Innere einer Person reichende Entwicklungsdynamik. Diese manifestiert sich musterhaft in der modernen Popularkultur. Ihr Charakter und ihre Struktur korrespondieren mit Prinzipien der Lebenseinstellung und Daseinsorientierung, die sich mit der Vermehrung der Möglichkeiten auf dem Weg in die moderne Gesellschaft seit 1945 markant geändert haben. Denn die aktuelle Situation ist für die große Mehrheit der Bevölkerung die einer Überflussgesellschaft, in der kaum noch klare Autoritäten und hierarchische Gliederungen greifbar sind und somit nur noch Weniges vorgegeben und geregelt erscheint. Namhafte Teile der individuellen Lebensführung unterliegen somit der selbstbestimmten Wahl. Und diese subjektiv veranlasste

Wahl wird deshalb zum eigentlichen Dreh- und Angelpunkt für das Verständnis des kulturellen Verhaltens in dieser Situation.[26]

Zum einen ist hierzu festzustellen, dass mit dieser Wahl nur noch selten ökonomische Notwendigkeiten und normative Aspekte verbunden sind, die von außen an die einzelne Person herangetragen werden. Die Wahl erfolgt vielmehr aufgrund persönlicher Antriebe. Bei dieser Innenorientierung des kulturellen Verhaltens stehen nun so genannte ›psychophysische‹ Momente ebenso im Vordergrund wie ein ästhetisches Schema, das die individuelle Zufriedenheit und den Genuss zum Maßstab erhebt. Auf diese Weise entfaltet sich die Innenorientierung zugleich als Erlebnisorientierung. Die Erlebnisorientierung umschreibt so gesehen lediglich die kulturelle Seite des modernen Individualisierungsprozesses, der sich auf dieser Basis besonders eindringlich als von der persönlichen Befindlichkeit ausgehende und damit innengerichtete Modernisierung zu erkennen gibt. Es werden neue Anmutungsqualitäten ausprobiert, um die gesuchten Kulturformen direkter erfahrbar zu machen, sinnhafte Zugänge zu schaffen, intensivere Begegnungen zu ermöglichen und Spannungsmomente zu produzieren. Hier ist unter anderem an die Tendenzen zur Visualisierung, zur Vermittlung von Hör- und Geschmackseindrücken und an die vielfältigen Inszenierungen zu denken.

Zum anderen bedeutet dieser moderne Wahlmodus gleichzeitig, dass damit das Individuum grundsätzlich zu einer selbstbezogenen Entscheidungsfindung geradezu genötigt wird. Denn äußere und übergeordnete Entscheidungshilfen bzw. Vorgaben sind nicht mehr vorhanden, und überdies können diese für das Individuum wegen dessen innenorientierten Ausrichtung auch keine befriedigende Lösung mehr darstellen. Um dem solchermaßen prinzipiell offenen Prozess der personalen Entwicklung Halt und Richtung zu verleihen, ist deshalb eine reflexive Grundhaltung erforderlich, die die Selbstbeobachtung anleitet und einen Bedarf an Kriterien der Selbstbewertung schafft.

Dieser Reflexionsprozess ist allerdings mit einer grundlegenden Problematik behaftet: So ist es einerseits schwierig, die eigenen Wünsche genau zu bestimmen. Andererseits besteht die Gefahr, dass sich das erhoffte Erlebnis nicht einstellt und man daher enttäuscht wird. Mit der individuellen Erlebnisorientierung sind somit Anfangsunsicherheit und Enttäuschungsrisiko verbunden, die beide dazu beitragen, dass die Menschen einen erheblichen Orientierungsbedarf an ihrem gesellschaftlichen Umfeld haben. An diesem Punkt nun öffnet sich das Individuum – in der Regel unbewusst – kollektiven Schematisierungen und folgt schließlich doch gruppenspezifischen Mustern, wie sie in unserer Gesellschaft durch die Wirtschaft und verschiedenste Veranstalter angeboten werden. Es entstehen Erlebnismärkte und soziale Milieus, die sich als Erlebnisgemeinschaften ausbilden. Damit werden Instanzen greifbar, die kollektiv verbürgte Orientierungshilfen und Entscheidungsvorgaben anbieten. Hierüber kommt eine soziale Integration in Gang, die neue Gemeinsamkeiten unter der Bedingung der Individualisierung produziert. Die

[26] Vgl. hierzu SCHULZE, Erlebnisgesellschaft, 1992.

Qualität dieser Gemeinsamkeiten ist jedoch eine andere als die auf traditionellen Bindungen beruhenden aus früheren Zeiten. Sind doch heute hierfür neben dem Alter und der Bildung vor allem der Lebensstil und die Art der Selbstbeschränkungen angesichts unendlich vieler Möglichkeiten ausschlaggebend. Ähnliche Verhaltensweisen und Konsumpraxen begründen demnach Gemeinsamkeiten, die sich als Erlebnismilieus konturieren, in denen nicht nur die Beziehungen vielfältiger, diffuser und fluktuierender sind, sondern auch die soziale Bindung selbst im Hintergrund steht oder ganz entfällt. Daraus resultiert eine Orientierungssuche, die grundsätzlich von engeren sozialen Bindungen entkoppelt ist. Sie umgreift bei ihrer Ausschau nach ständig neuen Erlebnismöglichkeiten sämtliche Bereiche der Alltags- und Feierkultur, die sie dann nach ihren Vorgaben auszurichten versucht. Die Kulturangebote haben in den vergangenen Jahrzehnten dementsprechend an Gebrauchsbedeutung verloren und an Erlebnisbedeutung gewonnen.

Wie sich die Eisenbahnbegeisterung vor dem Hintergrund der Erlebnisorientierung aufschlüsseln lässt, soll kurz illustriert werden, indem die subjektive Erfahrung materieller Welten und körperlicher Arbeitsprozesse betrachtet wird: In Bezug auf die Modellbahnliebhaber und, mehr noch, auf die Dampfbahnbegeisterten repräsentiert hier die körperliche Arbeit eine angesichts heutiger Arbeitsverhältnisse ungewohnt direkte und unmittelbare Beziehung zu Technik und technischen Prozessen, was sowohl den Umgang mit dieser Technik wie auch die eigenverantwortliche Steuerung dieser technischen Prozesse betrifft. Es fehlen hier die automatisch gesteuerten Sicherheitssysteme, Regulations- und Überwachungsmechanismen. Den Arbeitstakt geben die Maschinen vor, sie können im Falle der Modellbahn wie prinzipiell auch der Dampfeisenbahn über die Regulation der Energiezufuhr subjektiv beeinflusst werden. Insbesondere bei der Dampfeisenbahn sind die fahrtechnisch relevanten Prozesse über die internen Prozesse der dampfkesselbetriebenen Lokomotiven mit ihrer maschinentechnischen Systematik weitgehend vorgegeben. Hier sind die Einflussmöglichkeiten des Subjekts beziehungsweise systemunabhängiger Automatismen (wie sie heute über computergestützte Steuerungs- und Überwachungssysteme üblich sind) deutlich begrenzt. So wird Arbeit in diesem Kontext als eine deutlich direkter auf das Gegenüber des technischen Systems bezogene und Subjektqualitäten mit einbeziehende Größe wahrgenommen, als dies in spätmodernen Arbeitsbezügen üblicherweise der Fall ist. Kurzum: Die Kennzeichen von Arbeit, die im postfordistischen Kontext als vorrangig kognitive und ausschließlich subjektbezogene Größen verstanden werden, besitzen im Rahmen des praktischen Engagements der Eisenbahnbegeisterung ihre fordistische oder präfordistische Bedeutung als dialogische Verhältnisse (Mensch–Maschine), die die ganze Bandbreite der psychischen und physischen menschlichen Fähigkeiten erfordern. Das sich aus dieser Differenz ergebende Spannungsverhältnis der eisenbahnaffinen Hobbywelten zur gegenwärtigen Verfasstheit der Vollzugswirklichkeiten großer Bereiche der gesellschaftlich verfügbareren Arbeit generiert in der subjektiven Wahrnehmung und Verarbeitung einen Binnenexotis-

mus, der Erfahrungsweisen und Wahrnehmungsmodi ermöglicht, die entsprechende Erlebnisorientierungen anleiten und konfigurieren.

Eisenbahnbegeisterung und spieltheoretische Überlegungen

Der niederländische Historiker Johan Huizinga hat mit seinem 1930 publizierten Essay »Homo ludens. Vom Ursprung der Kultur im Spiel« die Spielforschung seiner Zeit revolutioniert und nachhaltig beeinflusst.[27] Denn Huizinga versteht das Spiel als »eine grundlegende Substanz und formative Kraft der Kultur«[28] und überwindet damit bisherige Theorien, die das Spielen als ein kulturelles Akzidens parallel zu anderen kulturellen Ausdrucksformen begreifen. Entsprechend formuliert er: »Es handelte sich für mich nicht darum, welchen Platz das Spielen mitten unter den übrigen Kulturerscheinungen einnimmt, sondern inwieweit die Kultur selbst Spielcharakter hat.«[29] Indem er seine Aufmerksamkeit auf die frühen Stadien der Hochkulturen richtet, erkennt er, dass Dichtung und Musik ebenso dem Spieltrieb entstammen wie die Formen des sozialen Umgangs und rechtlicher Konventionen, ja sogar Religion und Kultus sieht er über heilige Spiele ausformuliert. Seine zentrale These lautet daher: »Kultur in ihren ursprünglichen Phasen wird also gespielt. Sie entspringt nicht *aus* dem Spiel, sie entfaltet sich *im* Spiel und *als* Spiel.«[30]

Im Anschluss an Huizinga entfaltete sich eine Spielforschung, in der psychologische und psychoanalytische Überlegungen eine prominente Rolle spielen. Neugier und Spannungssuche wurden seither als das Spielen verursachende psychische Momente untersucht. Zugleich werden Spiele mit seelischen Spannungen und Problemen in Verbindung gebracht, die sie zum Ausdruck bringen, aber auch bearbeiten und damit ein Stück weit bewältigen können. In psychoanalytischer Hinsicht gilt das Spiel vor diesem Hintergrund auch als Ausdrucksform des Unbewussten. Der Bereich des Kinderspiels – dem Huizinga wenig Beachtung geschenkt hatte – genießt heute sowohl in der psychologisch wie in kulturtheoretisch orientierten Forschung hohe Aufmerksamkeit im Rahmen der intergenerationellen Reproduktion von Kultur, wie sie junge Menschen im Zuge ihrer Enkulturation spielerisch erwerben. Gerade bei diesen Untersuchungen präsentiert sich die kindliche Spielfähigkeit als wesentliches Kriterium für die »Offenheit einer Gesellschaft, in der die Kultur nicht mehr von kleinen Sozialschichten besorgt wird und erhalten werden kann [...] und damit ein Hineinspielen der jungen Generation in die verschiedenen kulturellen Möglichkeiten« essentiell bedeutsam wird.[31]

Die Idee des Kinderspiels entstand in Mitteleuropa erst im 17. Jahrhundert vor dem Hintergrund einer kulturellen Entwicklung, die der kindlichen Existenz wach-

[27] HUIZINGA, Homo ludens, 1956.
[28] FLITNER, Nachwort, 1956, S. 232.
[29] HUIZINGA, Homo ludens, 1956, S. 7.
[30] Ebd. S. 189.
[31] FLITNER, Nachwort, 1956, S. 235.

senden Eigenwert bemaß und die Kindheit zu einer eigenständigen, vom Erwachsenenalter abgegrenzten sozialen Kategorie werden ließ. Erst in Folge dieser Entwicklung entstanden spezielle Kinderspiele, die sich von den Spielen der Erwachsenen zunehmend unterschieden, weil sie dem Programm einer möglichst kindgerechten Anmutungsqualität, Intellektualität und Ausführungspraxis folgten. In diesen Anpassungsleistungen des Spielens sah und sieht man einerseits eine Befreiung der Kindheit von entwicklungspsychologisch dem Kinde wesensfremden Kategorisierungen der Erwachsenenwelt. Andererseits wurde in der mit der Entdeckung der Kindheit entfalteten Sonderstellung eine Ausgliederungsstrategie des Kindes aus der Erwachsenengesellschaft erkannt und kritisiert. Mit Blick auf die Entwicklung von Kinderspielplätzen spricht Einiges für diese zweite Sichtweise. Denn mit der Errichtung isolierter Kinderspielplätze wird gerade in aktuellen sozialgeografischen Kontexten zunehmend verstädternder Siedlungsräume einer Argumentation Nahrung gegeben, wonach es gesellschaftliche Aufgabe der Kulturform ›Spielplatz‹ sei, Kinder in überwachbaren, abgegrenzten Räumen zu erziehen: »Der Spielplatz wurde nicht erfunden, damit die Kinder die Möglichkeit zum Spielen hatten, sondern damit die Erwachsenen die Möglichkeit hatten, sie zu erziehen. Mit dem Spielplatz wurde Kindern vielleicht Raum gegeben, aber es wurde ihnen auch etwas genommen: das Recht auf Spiel im öffentlichen Raum.«[32]

Gegen diese standardisierten Sonderräume als Spielplätze formierte sich im Laufe der 1970er Jahre Widerstand, mit dem sich der Leitgedanke der bespielbaren Städte entwickelt hat. Dieser Leitgedanke kritisiert einerseits gewissermaßen kulturhistorisch resümierend die als Sonderräume entworfenen Spielplätze als Ausdruck eines gesellschaftlichen Bewusstseins, das das Kindsein als an gängigen Normalitätsstandards (rationale Leistungsorientierung im Gewand eines affektreduzierten Habitus) bemessene Ausnahmesituation abstempelt und in der Umgangspraxis nur als eingehegtes Format toleriert. Diesen Vorwurf des inadäquaten Umgangs mit Kindern in der kapitalistischen Leistungsgesellschaft vertritt etwa der bekannte Spielplatz-Designer Günter Beltzig, der postuliert: »Kinder brauchen keine Spielplätze. Wir Erwachsenen brauchen Spielplätze.«[33] Mit dieser Formulierung verbindet sich ein zweiter Aspekt des Leitgedankens der bespielbaren Stadt, der auf vor allem sozialwissenschaftlichen Diagnosen zur postmodernen Subjektivität aufruht, welche demzufolge in der Gegenwart eine zunehmende Dominanz ästhetischer Prinzipien, affektiver mentaler Haltungen und spielerischer Orientierungen erkennen.[34]

In diesem Zusammenhang erweist sich auch Huizingas Spiel- und Kulturtheorie als konstruktiver Wegbereiter zu einer Forschung, die für die eminent kulturierenden Momente des Spiels empfänglich ist. In dieser Hinsicht, so formuliert An-

[32] KELLER, Spieltheorie, 2013, S. 22.
[33] Zitat nach KELLER, ebd. S. 23.
[34] RECKWITZ, Subjekt, 2012, S. 120–134.

dreas Flitner, muss die Zunahme spielerisch verbrachter Freizeit als eine den demokratischen Kulturprozess stützende Erscheinung begriffen werden:

> »Dass Kinder heute bei uns fast alle eine Zeitlang im Sand spielen, mit Bauklötzen bauen, Konstruktionsspiele ausführen, Rollen- und Phantasiespiele betreiben, durch ein Repertoire von Sozialspielen hindurchgeführt werden und auch selber immer neue Spiele sozialer Symbolisierung unserer vielfältigen Welt erfinden, ist nicht nur von den psychischen Spannungen her zu erklären, in denen sie sich mit ihrer komplizierten und auch fremden Umgebung auseinandersetzen. Sondern es ist ein Teil ihrer Bewältigung des Kulturprozesses, der ihnen zugemutet wird und in dem sie sich nicht anders als spielend zurechtfinden können.«[35]

Die aktuellen Diagnosen postmodern verfasster Subjektivität neigen nun wie bereits skizziert zu der Einschätzung, »dass sich wesentliche Aspekte der Moderne durch die Bindung des Konzepts des Subjekts an Konzepte des Spiels charakterisieren lassen, dass also Spielreflexion und die moderne Reflexion auf das Ich einen inneren Zusammenhang bilden.«[36] Eine solchermaßen gesellschaftsweit veränderte kulturelle Subjektivität gewinnt infolgedessen ihre Ausdrucksformen nicht nur im Bereich der Handlungsweisen (›Eventkultur‹), sondern auch im räumlichen Bereich städtischer Topografien und Siedlungsstrukturen. Der daraus abgeleitete neue Blick auf die Stadt und den öffentlichen Raum beabsichtigt, die Ausgrenzung des Kindes aufzuheben und stattdessen bespielbare Stadträume für eine zunehmend dem Konzept des Spielerischen folgende Gesellschaft anzubieten.[37]

Jenseits der Fokussierungen auf Kindheit und pädagogische Kontexte wurde der Spielbegriff seit dem 18. Jahrhundert in Philosophie, Anthropologie und Ästhetik zum integralen Moment einer entfalteten Individualität, mit dem sich Potenziale der Selbst- und Weltermächtigung ebenso verbanden wie jene für postmoderne Überlegungen relevanten Konzepte eines Zwischenraums, der vom Subjekt durch eine partielle Grenzüberschreitung der sozialen Realität mit ihren objektiven Strukturen erreicht wird. In diesem intermediären Bereich des Spiels werden Möglichkeitsgewinne für das von gesellschaftlichen Zumutungen der Spätmoderne bedrängte Subjekt gesehen, die eine Sublimierung der Belastungsempfindungen über die Ästhetisierung des Lebens mittels der Konzepte von Lebenskunst und Selbstsorge erlauben. Unterstützt werden diese Möglichkeitsgewinne von Entwicklungen im Kunstbereich, die über ihre partizipativen und interaktiven Formen die Selbstthematisierung der Subjekte jenseits der Alltagsgebundenheit mit ihren Anforderungen und Routinen flankierend anleiten. Vor diesem Hintergrund erscheint der Begriff des Spiels für Regine Sträting aus mehrerlei Gründen »vielversprechend [...], um die Modi, in denen das eigene Selbst bestimmten Erfahrungen ausgesetzt wird, in den Blick zu bekommen«,

---

35 FLITNER, Nachwort, 1956, S. 236.

36 STRÄTING, Einleitung, 2012, S. 9.

37 KELLER, Spieltheorie, 2013, S. 23.

»zum einen, weil Spiele eine performative Praxis darstellen, deren Verläufe durch Offenheit und Pluralität der Handlungsmöglichkeiten gekennzeichnet sind, zum anderen, weil Spiele wie Kunstwerke eine eigengesetzliche Erfahrung ermöglichen, die doch auf die sie umgebende Alltagsrealität bezogen bleibt, und schließlich, weil Spiele paradigmatisch zeigen, wie eine gegebene oder zu entwickelnde Struktur bestimmte Selbstverhältnisse generieren und modifizieren kann.«[38]

Gesellschaftliche Zumutungen – spielerische Ambivalenzen

In den von Sträting genannten Begründungen für die Fruchtbarkeit einer spieltheoretisch angeleiteten Forschungsperspektive lässt sich nun umstandslos die aktuelle Eisenbahnbegeisterung spiegeln. Denn diese zwischen Subjekt und Gesellschaft vermittelnde Leistung des Spiels bieten gerade auch die Hobbywelten der Modelleisenbahnen wie die der Nostalgiefahrten und Museumsbahnen, gewähren diese doch in relativ breitem und durchaus variierbarem Maß Potenziale zu subjektrelevanten Erfahrungen und Authentifizierungsprozessen:

- etwa über die verhältnismäßig umfangreichen Möglichkeiten der individuellen Erfahrung, der aktiven Gestaltung und Einflussnahme im technischen wie auch im ästhetischen Bereich (Modellbahnen und Modellbahnlandschaften);
- über die Produktvielfalt des Modellbahnbereichs wie auch eingeschränkter im Bereich der Nostalgiefahrten und Museumsbahnen (Tourismus);
- über die milieukonstituierenden Vergesellschaftungsformen von Veranstaltungen, Medienangeboten, produktbezogenen Interessentenkreisen etc.

Und die Eisenbahnbegeisterung bleibt aufgrund der Logik ihres sachkulturellen Bezugsfeldes im Alternativformat von Modelleisenbahn beziehungsweise dem historisierenden Ambiente der Dampfsonderzüge und Museumsbahnen nachvollziehbar verbunden mit gesellschaftlichen Realitäten, die als Vorbild wie als Messpunkt für die individuelle Absetzung von den jeweils als gegeben wahrgenommenen Gesellschaftsverhältnissen fungieren.

Auf die eingangs formulierte Frage, inwiefern auf die aktuelle Eisenbahnbegeisterung das Interpretament der eigensinnigen Kulturäußerung passe, lässt sich daher antworten: Es besteht vor dem Hintergrund der Überlegungen zur Erlebnisorientierung wie auch der aktuellen spieltheoretischen Positionen kein Anlass, diesen annoncierten Eigensinn im engen Sinne einer Differenzlogik zwischen ›normal‹ und ›nicht normal‹ auf die Modellbahn- und Dampfeisenbahn-Liebhaber anzuwenden. Vielmehr ist ein kulturwissenschaftlicher Zugriff auf diese Hobby- und Freizeitmilieus gut beraten, von Tendenzen hin zu einer Eigenwilligkeit auszugehen, die im Sinne eines produktiven Spannungsverhältnisses zu den Zumutungen unserer komplexen Lebensverhältnisse stehen. Ein solches Spannungsverhältnis zu praktizieren erscheint für die Subjekte wie auch für die Gesellschaft als solche allemal besser, als dass die Subjekte ohne diese Möglichkeiten zur spielerischen

[38] STRÄTING, Einleitung, 2012, S. 15.

Be- und Verarbeitung der ›Leiden an der Gesellschaft‹[39] darauf zurückgeworfen sind, soziale Pathologien auszubilden.

Literatur

A. L., Reise nach Durango. In: Die Gartenbahn. Das Magazin für Spur I und IIm, 3/2013, S. 4–9.

ADRIANI, Götz/Hans ZSCHALER, Mythos Modelleisenbahn: Dem Spiel auf der Spur. Die Geschichte des Hauses Märklin von 1859 bis heute. Publikation anlässlich der Ausstellung »Dem Spiel auf der Spur – Mythos Modelleisenbahn«, Kunsthalle Tübingen, 15.11.2003–15.02.2004. Ostfildern-Ruit 2003.

BÄCKER, Karlernst J., Blechspielzeug Eisenbahnen, München 1982.

BOEHNKE, Heiner/Rolf JOHANNSMEIER, Das Buch der Vaganten. Spieler, Huren, Leutbetrüger. Köln 1987.

BOURDIEU, Pierre et al., Das Elend der Welt. Zeugnisse und Diagnosen alltäglichen Leidens an der Gesellschaft. Konstanz 1997.

BREUNINGER, Joachim/Katja Margarethe MIETH (Hg.), Verkehrsmuseum Dresden. Mobile Welt erleben. Wettin-Lobejün 2012.

BURGER-KNAPP, Rosemarie, Bäuerin, Magd, Sennerin und 13 Kinder. Aus dem Leben einer tapferen Frau., Durchholzen o. J. (1998).

Diözesanmuseum Freising (Hg.), Seelenkind. Verehrt. Verwöhnt. Verklärt, Das Jesuskind in Bayerns Frauenklöstern. Freising 2012.

DÜRNSTEINER, Franz, Österreicher mit Pfiff. Ein Panoptikum skurriler Zeitgenossen. Innsbruck 1995.

ECKERT, Klaus (Hg.), Die Legende lebt. Geschichte – Menschen – Modelle: 150 Jahre Märklin. Essen 2009.

ENDE, Michael, Jim Knopf und die Wilde 13. Stuttgart 1962.

ENDE, Michael, Jim Knopf und Lukas, der Lokomotivführer. Stuttgart 1960.

FLITNER, Andreas, Nachwort. In: Johan HUIZINGA, Homo ludens. Vom Ursprung der Kultur im Spiel. Hamburg 1956 (zuerst 1930), S. 232-236.

HARTINGER, Walter, Katholische Volkskultur im Heiligen Römischen Reich Deutscher Nation im 17./18. Jahrhundert. In: Peter Claus HARTMANN (Hg.), Reli-

[39] Vgl. BOURDIEU, Elend der Welt, 1997.

gion und Kultur im Europa des 17. und 18. Jahrhunderts. Frankfurt/New York 2004, S. 473–488.

HARTMANN, Peter Claus (Hg.), Religion und Kultur im Europa des 17. und 18. Jahrhunderts. Frankfurt/New York 2004.

HERGEMÜLLER, Bernd-Ulrich (Hg.), Randgruppen der spätmittelalterlichen Gesellschaft. Ein Hand- und Studienbuch. Warendorf [2]1994.

HÖRZ, Peter F. N./Marcus RICHTER, Preserved as technical monuments, run as tourist attractions, narrow-gauge railways in the German Democratic Republic. In: The Journal of Transport History 32 (2011) 2, S. 192–213.

HÖRZ, Peter F. N./Marcus RICHTER, »Denkmale der Produktions- und Verkehrsgeschichte«. Wie einige Schmalspurbahnen in der DDR vor der Stilllegung bewahrt und zum Erbgut umgedeutet wurden. In: Volkskunde in Sachsen 26/2014, S. 103–134.

HÖRZ, Peter F. N./Marcus RICHTER/Margaux ERDMANN/Neele BEHLER, »Es ist dreckig... es ist laut... es ist... einfach toll«. Männer auf der Dampflokomotive. Einblicke in eine emotionale Beziehung. In: Manfred SEIFERT (Hg.), Die mentale Seite der Ökonomie. Gefühl und Empathie im Arbeitsleben. Dresden 2014, S. 175–193.

HUIZINGA, Johan, Homo ludens. Vom Ursprung der Kultur im Spiel. Hamburg 1956 (zuerst 1930).

IRSIGLER, Franz/Anton LASOTTA, Bettler und Gaukler, Dirnen und Henker. Außenseiter in einer mittelalterlichen Stadt. Köln 1300–1600. München 1996.

KELLER, Maren, Die Spieltheorie. In: kulturSPIEGEL 4/2013, S. 20–23.

KLEPPISCH, Annechristin, Kinderträume im DDR-Denkmal. In: Sächsische Zeitung, 14.06.2013.

KOPPER, Christoph, Die Deutsche Reichsbahn, 1945–1989. In: Lothar Gall/Manfred Pohl (Hg.), Die Eisenbahn in Deutschland. Von den Anfängen bis zur Gegenwart. München 1999, S. 281–316.

LAUINGER, Christopher, Faszination und Leidenschaft. In: Oberbayerisches Volksblatt, 07.–09.06.2003, S. VII.

Modelleisenbahner. Magazin für Vorbild und Modell 62/6 (Juni 2013).

RECKWITZ, Andreas, Subjekt. Bielefeld [3]2012.

ROTH, Ralf, Das Jahrhundert der Eisenbahn. Die Herrschaft über Raum und Zeit 1800-1914. Ostfildern 2005.

SCHERER, Burkhard, Auf den Inseln des Eigensinns. Eine kleine Ethnologie der Hobbywelt. Mit einem Vorwort von Eckhard Henscheid. München 1995.

SCHINDLER, Norbert, Widerspenstige Leute. Studien zur Volkskultur in der Frühen Neuzeit. Frankfurt/M. 1992.

SCHIVELBUSCH, Wolfgang, Geschichte der Eisenbahnreise. Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert. 1977, München/Wien.

SCHLETTE, Magnus, Die Idee der Selbstverwirklichung. Zur Grammatik des modernen Individualismus. Frankfurt/M./New York 2013.

STRÄTING, Regine, Einleitung. In: Dies. (Hg.), Spielformen des Selbst. Das Spiel zwischen Subjektivität, Kunst und Alltagspraxis. Bielefeld 2012, S. 9–21.

Dank

Die Entstehung dieses Buches wäre nicht möglich gewesen ohne eine Vielzahl von Hilfestellungen unterschiedlicher Einrichtungen und Personen, welchen ich gerne meinen Dank aussprechen möchte. Danken möchte ich allen Autorinnen, die als seinerzeitige Projekt-Studierende in die für sie fremde Welt des Eisenbahnwesens eingetreten sind, ihre je eigenen Fragen an die in dieser Welt vorgefundenen Phänomene gerichtet und ihre Antworten auf diese Fragen erst im Rahmen eines Symposiums, dann im Kontext dieses Buches mit der Öffentlichkeit geteilt haben. Danken möchte ich insbesondere *Prof. Dr. Dr. Bernd Rieken* (Wien) und *Prof. Dr. Manfred Seifert* (Marburg), die das Symposium wie auch dieses Buch mit ihren Beiträgen bereichert und unseren Blick auf das Phänomen ›Eisenbahn‹ und auf die eigenwillige Gemeinschaft der Eisenbahnfreunde erweitert haben.

Danken möchte ich der geschäftsführenden Direktorin des Instituts für Kulturanthropologie/Europäische Ethnologie der Georg-August-Universität Göttingen, *Prof. Dr. Regina Bendix*, die den Entstehungsprozess des Buches mit Interesse begleitet und sein Erscheinen gefördert hat. Weiter gilt mein Dank der seinerzeitigen geschäftsführenden Direktorin des Instituts, *Prof. Dr. Carola Lipp*, für ihre Förderung des Lehrforschungsprojekts sowie allen Kolleginnen und Kollegen am Institut für ihr Interesse am Fortgang des Projektes.

Gedankt sei all jenen, die sich an der Überarbeitung und Korrektur der Texte beteiligt haben, namentlich *Margaux Jeanne Erdmann*, *Charlotte Kalla* und *Elisabeth Müller* sowie *Susanne Klenke* für die Zusammenarbeit bei der Entstehung unseres gemeinsamen Buchbeitrags. Bedanken möchte ich mich überdies bei *Marcus Richter* (Marburg), mit dem ich das Interesse für Kulturen des Transports und der Mobilität teile, für die Diskussion der in diesem Buch abgehandelten Themenstellungen.

Gedankt sei, stellvertretend für alle Autorinnen und Autoren, den Personen und Einrichtungen, die für dieses Buch Abbildungen zur Verfügung gestellt oder den Forscherinnen und Forschern als Interviewpartnerinnen und -partner Einblicke in ihre Alltagswelt ermöglicht haben. Insbesondere gilt mein Dank in diesem Zusammenhang der ›Harzer Schmalspurbahnen GmbH‹ und ihrem Pressesprecher, *Dirk Bahnsen*, die der Projektgruppe einen Einblick in das Alltagsgeschäft

eines Eisenbahnverkehrsunternehmens vermittelt haben, das mit seinen vor allem historischen Fahrzeugen primär dem Freizeitverkehr dient. Gedankt sei aber auch den Lokpersonalen dieser Bahn, die den Mitgliedern der Projektgruppe im Rahmen einer Führerstandmitfahrt auf der Dampflokomotive Einblicke in ihre Arbeit geboten haben.

Bedanken möchte ich mich aber auch bei allen Menschen, die im Laufe der Projektarbeit und im Entstehungsprozess dieses Buches dazu beigetragen haben, dass sich mein eigener Horizont auf dem Gebiet des schienengebundenen Verkehrs und hinsichtlich der populären Auseinandersetzung mit Eisen- und Straßenbahnen erweitert hat.

Wien, im Dezember 2015
Peter F. N. Hörz

Gemessen an Transportleistungen und Motorisierungsgrad ist Deutschland eigentlich ein Autoland. Dass Deutschland aber auch ein Eisenbahnland ist, zeigt die Leidenschaft, mit der Lokomotivführer-Streiks und Pünktlichkeitsquoten von Zügen öffentlich diskutiert werden. Und vielen liegt die Bahn auch im wahren Wortsinn am Herzen – als nostalgisches Transportmittel von Geschichte und Geschichten, als Spielzeug, Freizeitbeschäftigung und Interessengebiet.
Anhand ausgewählter Beispiele setzt sich »Eisenbahn Spielen« aus ethnografisch-kulturwissenschaftlicher Perspektive mit Aneignungen und Inszenierungen des Schienentransports in populären Kontexten auseinander. Gefragt wird nach dem kindlichen Eisenbahnspiel, nach der Präsentation der Eisenbahn im Museum, nach der Erinnerung an längst demontierte Gleise und nach männlicher Hegemonie im Eisenbahnverein. Vorgestellt werden ein interkulturelles Modellbahn-Bastelprojekt und ein Stück heile Männerwelt, das rund um eine Feldbahnanlage entstanden ist. Und es wird ganz grundsätzlich überlegt, in welchem Verhältnis die Eisenbahn zum schaffenden und spielenden Menschen steht und wie sich die populäre Begeisterung für Schienenverkehrsmittel erklären lässt.



ISBN: 978-3-86395-214-3

Universitätsverlag Göttingen